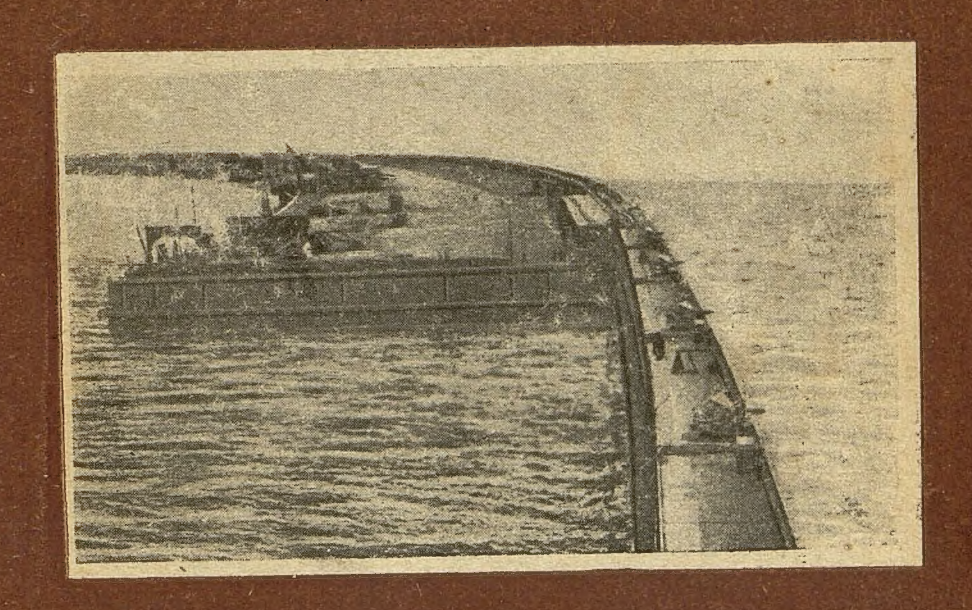
П. ТРАЙНИН

# ЗЕЕБРЮГГСКАЯ ОПЕРАЦИЯ



ВОЕНМОРИЗДАТ · 1939

П. ТРАЙНИН
Капитан 1 ранга

# ЗЕЕБРЮГГСКАЯ ОПЕРАЦИЯ

ВОЕННО-МОРСКОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО НКВМФ СССР
*Москва 1939 Ленинград*

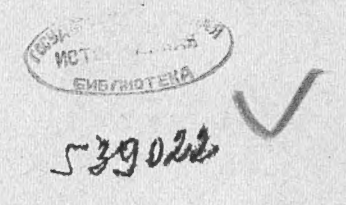
П. ТРАЙНИН

**„Зеебрюггская операция"**

Книга является переработанным и дополненным изданием работы, напечатанной в 1925 году. Автор внес в нее ряд ценных дополнений, использовав для этого новые иностранные источники.

Книга описывает интереснейшую операцию мировой империалистической войны 1914—1918 гг., попытку англичан заблокировать Зеебрюгге и Остенде—аванпорты бельгийского порта Брюгге, являвшегося во время войны 1914—1918 гг. базой германских подводных лодок и легких сил.

Работа рекомендуется для ком-начсостава РКВМФ, РККА, а также курсантам военно-морских и военных училищ.




Редактор капитан 3 ранга *Р. Н. Мордвинов*
Технический редактор *И. И. Петровский*
Корректор *Р. С. Мирмельштейн*

Сдано в производство 31/XII 1938 г.
Подписано к печати 17/III 1939 г.

Формат бумаги $60 \times 92^1/_{16}$.
Объем 6,5 печ. л. Учет.-авт. 7,4 л.

Горлит № Г-48610.
Изд. № 33. Зак. № 4712.

Типография Военно-Морского Издательства НКВМФ. Ленинград, здание Гл. Адмиралтейства

## ГЛАВА I

# КАК БЫЛА ОТДАНА ФЛАНДРИЯ

**Ошибки генеральных штабов в оценке Фландрии.** Военное искусство капиталистического мира к началу первой мировой империалистической войны оказалось отсталым. Псевдо-научные буржуазные военные теории повлекли за собой просчеты в планах войны, в оценке отдельных направлений и театров военных действий, в выборе способов действий.

В расчете на короткую войну генеральные штабы обеих воюющих сторон просмотрели то огромное значение, которое приобретало в ходе военных действий побережье бельгийской провинции Фландрии и Дуврского пролива с их портами Зеебрюгге, Остенде, Дюнкерк, Калэ, Булонь. А эти порты представляли собой ворота на кратчайших и удобнейших путях сообщения Англии с материком. Захватив их, немцы, кроме того, что лишали Антанту этих важнейших сообщений, еще приобретали выдвинутые вперед базы для действия своего флота против остальных сообщений союзников. Но под гипнозом теории короткой войны генеральные штабы обеих группировок пренебрегли разработкой вопросов о борьбе на морских сообщениях, значение которых могло сказаться главным образом в случае затяжной войны; они пренебрегли также подготовкой взаимодействия армий с флотами. Сухопутная и морская части планов войны оказались несогласованными ни у союзников, ни у австро-германцев.

Бывший морской министр Германии адмирал А. Тирпитц пишет в своих мемуарах:

«...Когда разразилась война, я с удивлением узнал, что державшийся от меня втайне план морских операций не был предварительно согласован с планом сухопутных операций».[1]

Захват портов канала не входил в германский план, хотя тот же Тирпитц настаивал на этом:

«...В августе 1914 г. мне казалось всего важнее прервать английские линии сообщения и пробиться к Калэ. Все остальное

---

[1] А. Тирпитц. Из воспоминаний. Перевод с немецкого, ГИЗ, 1925 г. стр. 142.

стало бы для нас легче, если бы мы, отрезав англичан от портов канала, заставили их сообщаться с Францией через Шербург или даже Брест, т. е. через Атлантический океан, а не прибрежное море, а это придало бы войне во Франции совершенно иной оборот.

Ни я, ни фельдмаршал фон-дер-Гольтц, который всецело разделял мою точку зрения, не могли побудить Мольтке[1] к такой операции». [2]

В план союзников не входила защита портов Фландрии; английский историк Вильсон пишет:

«. . . «План 17», который с небольшими изменениями проводил Жоффр, игнорировал значение фландрского побережья и его портов. А если бы Калэ и Булонь попали в руки немцев, то сообщениям между Францией и Англией был бы нанесен смертельный удар». [3]

**Потеря союзниками Фландрии.** В итоге союзники в начале войны не предприняли никаких серьезных мер к обороне фландрского побережья. Немцы также не обращали на него внимания. Дело доходило почти до анекдотов:

«. . . 22 августа адмирал Кристиан, съехав на берег, узнал от бургомистра, что город (Остенде. *П. Т.* решено не защищать». [4]

31 августа Остенде был эвакуирован без всякого нажима со стороны немцев. Занятие немцами Фландрии состоялось только через два месяца — 20 октября и не в результате борьбы за порты, а в результате так называемого «бега к морю», к которому привела борьба за выигрыш фланга, начавшаяся с отходом немцев на реку Эн после их поражения на Марне.

Только с выходом обеих сторон к морю началась ожесточенная борьба за обладание портами Дюнкерк, Булонь и Калэ. С 18 октября по 15 ноября длились кровопролитные сражения на реках Изере и Ипре. Ценою огромных усилий и жертв, с помощью открытия плотин и затопления местности от Ньюпора до Диксмюде союзникам удалось удержать за собой Дюнкерк и порты к западу от него.

**Значение утраты портов Фландрии.** В руках немцев осталась часть побережья Фландрии с портами Зеебрюгге, Остенде и Бланкенберге. Но особенно ценным для немцев было то, что кроме этих портов они завладели еще одним — внутренним портом Брюгге, расположенным в 8 милях (около 15 километров) от берега и связанным с морем развитой системой каналов.

Фландрия приобрела для дальнейших военных действий двоякое значение: с одной стороны, она прикрывала фланг германских армий, упиравшийся в море в районе Ньюпора; с другой стороны, германцы получили в ней систему морских баз, которые в ходе военных действий приобрели огромное значение, в особенности с развитием подводной войны, так как они стали базами немецких подводных флотилий.

---

[1] Начальник германского генерального штаба.

[2] А. Тирпитц. Цитир. труд, стр. 131.

[3] Х. Вильсон, Линейные корабли в бою, Военгиз, 1934 г., стр. 37.

[4] Ю. Корбетт. Морские операции, т. I, стр. 109.

**Обоснование германских подводных лодок во Фландрии.** Взгляд на карту позволяет без труда понять, в чем заключалась ценность этих баз для немцев: главная линия сообщений, важнейшая жизненная артерия Антанты пролегала в Английском канале по линии Дувр-Калэ. Порты Остенде и Зеебрюгге отстоят от Дувра всего на 60 и на 72 морских мили[1] соответственно, в то время как от ближайшей германской базы Гельголанд до Дувра — 315 миль. Вполне понятно, что базирование германских подводных лодок на эти порты сокращало время, потребное на переходы к местам их действия в Дуврском проливе и у английских берегов, и тем самым удлиняло сроки их пребывания в море для борьбы с торговлей стран Антанты.

Флот союзников господствовал на море и мог в любое время обстрелять Остенде и Зеебрюгге.

Но даже удачный обстрел не обещал союзникам хороших результатов: наличие внутреннего порта Брюгге позволяло немцам держать там подводные лодки в безопасности от обстрела с моря.

**Порт Брюгге и система каналов.** Брюгге — главный город Фландрии, обладает искусственно созданным портом, который доступен для довольно крупных морских судов. Его соединяют с морем два канала — Брюгге — Остенде и Брюгге — Зеебрюгге. Несколькими другими меньшими каналами Брюгге связан с Антверпеном (через Гент).

Канал Брюгге—Остенде может пропускать только небольшие суда, вроде моторных рыбачьих ботов и маленьких барж; для более крупных судов он слишком узок, извилист и мелок. Значительно больше канал Брюгге — Зеебрюгге. Он был начат постройкой в 1896 г., окончен в 1907 г., имеет в длину 6¼ миль (11,5 *км*). Он совершенно прямой, ширина его—70 *м*, глубина—7,6 *м* и, таким образом, по нему могут свободно проходить миноносцы, подводные лодки и даже крейсеры.

За время войны немцы успели превратить Брюгге в удобный и вполне современный военный порт. Уже в октябре 1914 г. начались работы по устройству в Брюгге базы подводных лодок. Лодки шли в Антверпен по железной дороге в разобранном виде. В конце 1914 г. первые подводные лодки немецкой фландрской флотилии уже появились у берегов Англии. 29 марта 1915 г. организация фландрской базы подводных лодок была закончена.

Помимо обычных портовых устройств (доков, каботажных пирсов, кранов, ремонтных мастерских и т. п.) в этой базе к 1918 г. имелся и совершенно новый вид оборудования—убежища для подводных лодок от воздушных нападений. Эти убежища представляли собою бетонные навесы с крышей толщиною 3,35 *м*.[2] Подобный же навес был сооружен и на молу в Зеебрюгге. Для обороны лодок от нападения с моря и с воздуха и для помощи им в их операциях

[1] Морская миля—1855, 1 *м*.

[2] Высота укрытий 6,7 *м*.

защита базы постепенно усиливалась береговыми батареями, авиацией, зенитной артиллерией, а также надводными кораблями.

**Силы фландрской базы.** В конце концов из сил, выделенных для содействия подводным лодкам, составилось специальное соединение, в которое входили миноносцы, тральщики, сторожевые корабли, катеры и т. п.

К концу 1916 г. во фландрскую базу было переведено две флотилии эскадренных миноносцев. База приобретала всё большее и большее значение. По свидетельству адмирала Шеера, на долю «фландрских» подводных лодок падает 23% всего потопленного германскими подлодками торгового тоннажа союзников, не считая судов, погибших на минах, поставленных подводными заградителями.

По английским данным в начале 1918 г. на Брюгге базировалось приблизительно 18 подводных лодок и 25 больших и малых миноносцев.

Самые гавани Остенде и Зеебрюгге служили немцам только для временной стоянки кораблей, готовых к выходу для выполнения различных заданий, как например, траления, дозорной службы, помощи своим кораблям, застигнутым в море противником и т. п.

**Остенде и Бланкенберге.** Гавань Остенде использовалась меньше, в особенности в конце войны, так как она была расположена слишком близко к фронту (в 10 милях — 18,5 *км*), почему и подвергалась слишком часто бомбардировкам с моря и с воздуха.

Третий порт Фландрии, находившийся в руках немцев—Бланкенберге, представлял собою мелководную рыбачью гавань. Немцы использовали ее для базирования своих катеров (сторожевых и других), числом до 30-ти.

Таким образом, Фландрия превратилась в настоящее «осиное гнездо», близость которого особенно ощущалась союзниками в самом чувствительном для них месте — на сообщениях в Английском канале, питавших фронт: войсками, боеприпасами, снабжением, а мирное население Англии — продовольствием, сырьем и т. п.

**Проекты десантов на фландрском побережье.** Отдав Фландрию немцам, союзники вскоре спохватились. Начали возникать планы нападения на Фландрию.

Вначале это были проекты десантных операций, имевших целью возвращения Фландрии в руки союзников.

В 1915 г. было предложено произвести высадку в Остенде десанта силою в 10 000 чел. с тем, чтобы, действуя одновременно с фронта, отбить у немцев район от Остенде до устья реки Изер, оттеснив при этом правый фланг германских армий. От этого плана отказались весной 1916 г. после установки немцами четырехорудийной 305 *мм* батареи в Кноке.

Предлагались также десантные операции в различных других пунктах — Зеебрюгге, Гельголанд, Силот, рейд Шеллиг, Боркум. Эти планы были отвергнуты главным образом

потому, что и английское адмиралтейство[1] и высшее сухопутное командование союзников признали невозможным обеспечить снабжение высаженных частей морем. Для этого потребовалось бы движение громадного количества транспортов; их невозможно было бы защитить от нападений подводных и надводных сил противника из-за близости баз неприятельского флота, в особенности от фландрских.

В конце 1916 г. союзное командование начало планировать наступление на крайнем левом фланге с целью выйти на линию Изерского канала. В соответствии с этим командующий Дуврским патрулем вице-адмирал Бэкон разработал план крупной десантной операции на участке Вестенде—Мидделькерке (первый в 5, второй в 18 *км* от фронта).

План этот был принят, и в начале 1917 г. началась подготовка к его проведению. К этому времени англичане уже имели тяжелый урок катастрофически неудачной Дарданельской операции, которая была предпринята почти без всякой или, во всяком случае, с совершенно недостаточной подготовкой.

Поэтому подготовка к десанту во Фландрии отличалась большой глубиной и тщательностью. Подробно изучалась местность и навигационные условия в районе высадки, причем применялись все возможные средства, вплоть до подводных лодок и авиации. Были разработаны и построены специальные огромные понтоны водоизмещением в 2 500 *т* и осадкой всего 45 *см* (носом). Три таких понтона поднимали весь десант численностью в 14 500 человек с обозом и танками. Каждый понтон должны были буксировать толканием два спаренных монитора. С марта 1917 г. в величайшей тайне производились опыты буксировки понтона и высадки с него. После того, как были достигнуты успешные результаты с первым понтоном, были построены два остальных. С помощью аэрофотосъемки изучили рельеф дна у места высадки. Для того, чтобы достигнуть ночью намеченных пунктов высадки в очень трудных условиях непостоянного приливно-отливного течения, было предусмотрено использование способа плавания, применяемого корабельными судами — способа «туго натянутой нити» (способ заключается в том, что корабль определяет пройденное расстояние по количеству выпущенной за корму тонкой фортепианной проволоки, прикрепленной наружным концом к якорю, отданному в исходной точке).

Немецкая разведка расшифровала подготовку союзников к наступлению на суше. Немцы опередили союзников и захватили переправу на реке Изер, сорвав этим готовившееся форсирование реки англичанами. Поэтому наступательные действия задержались. Операция все откладывалась, пока в сентябре 1917 г. не была вовсе отменена.

**Проекты заблокирования германской базы во Фландрии.** В связи с трудностями, которые встречала крупная десантная операция, а главным образом, под влиянием нараставшей угрозы английским

[1] Адмиралтейство в Англии объединяло Морское министерство и Морской генеральный штаб.

морским сообщениям со стороны германских подводных лодок, опиравшихся на фландрскую базу, возникла мысль о закупорке выходов из этой базы. Один из первых планов разработал командир Дуврского патруля вице-адмирал Бэкон. Этот план намечал разрушение шлюзовых ворот канала Брюгге-Зеебрюгге. Разрушению должна была предшествовать атака Зеебрюггского мола. Разрушение ворот шлюза, которым запирался канал, должно было привести к осушке его и к лишению немцев возможности пользоваться им. Этот план был отставлен, главным образом, потому что в то время еще не был разработан способ получения хороших устойчивых дымовых завес, потому что только под прикрытием дыма считалось возможным приблизиться к фландрскому побережью.

Тогда же Бэкон разработал план заблокирования порта Остенде, предложив оригинальный способ — с помощью крейсера отбуксировать и развернуть поперек канала два парохода. Когда все уже было готово, возникла мысль о высадке десанта в гавань Остенде (см. выше), и операция по закупорке была отложена, так как для больших десантных операций заблокирование портов являлось бы просто вредным. Бэкон очень убедительно доказывал невозможность заградить для подводных лодок проходы в Остенде и Зеебрюгге «если только не построить каменные преграды: в Остенде — между входными молами, в Зеебрюгге — поперек канала».[1] В лучшем случае он считал возможным закрыть канал для лодок на срок от одного до десяти дней.

Но как уже говорилось выше, в сентябре 1917 г. союзное командование отказалось от большой десантной операции. Вслед за тем, в ноябре выход Советской России из империалистической войны повлек за собою отказ армейского командования Антанты от наступления по побережью.

**План Бэкона—Кийса.** Эта обстановка побудила английский морской штаб снова вернуться к плану заблокирования Остенде и Зеебрюгге. В это время должность начальника оперативного отдела морского генерального штаба занял контр-адмирал Кийс, который, пересмотрев проекты нападения на фландрское побережье, к 3 декабря 1917 г. составил новый план, намечавший одновременную закупорку Зеебрюгге и Остенде.

Одновременно и командир Дуврского патруля, которым был Бэкон, составил новый вариант нападения на Зеебрюгге. Различие между обоими планами состояло в том, что проект Бэкона предусматривал штурм мола.

План Бэкона получил одобрение в «оперативной комиссии» 18 декабря, и Адмиралтейство поручило Бэкону провести операцию.

Но 29 декабря 1917 г. Бэкон был, неожиданно для него, снят с командования Дуврским патрулем и вместо него был назначен Кийс.

С 1 января 1918 г. подготовка к операции перешла в руки Кийса.

---

[1] Р. Бэкон. Дуврский патруль. ГВИЗ, Москва, 1937 г., стр. 193.

В своем труде «Дуврский патруль» Бэкон резко критикует ряд деталей плана Кийса в его окончательном виде.

Подобная замена незадолго до операции длительно готовившегося к ней командира другим обещала мало хорошего.

## ГЛАВА II

# РАЗРАБОТКА ПЛАНА ОПЕРАЦИИ

**Цели операции.** В операции по заблокированию Зеебрюгге и Остенде английское командование ставило перед собою следующие цели:

1) (главная) уменьшить потери союзников от деятельности германских подводных лодок;

2) лишить немцев удобных выдвинутых баз для легких сил и таким образом затруднить им набеговые операции и действия, связанные с операциями германского флота открытого моря;

3) причинить потери в корабельном составе и

4) достигнуть морально-политического эффекта, который имел бы место, в случае успеха операции как среди личного состава флота и армии, так и среди народных масс стран Антанты, настроение которых в это время уже внушало правительствам серьезные опасения.

Первая цель была основной. Остальные цели появились в процессе разработки операции. Есть даже некоторые основания полагать, что второй цели — лишения немцев удобных баз для легких сил—англичане вообще не имели в виду, и о ней заговорили уже после операции для того, чтобы придать больше значения ее результатам. По крайней мере, английская официальная история войны прямо говорит, что «такой результат совершенно не ожидался. . .» (Ньюболт — «Операция Английского Флота», т. V, Гвиз, 1937 г., стр. 370).

**Оценка возможного противодействия противника. Береговая артиллерия.** Какие же трудности стояли на пути выполнения этой операции? Они были велики и многочисленны. Самым грозным противником для наступающего, несомненно, была германская береговая артиллерия. Полоса германских береговых батарей начиналась в 5,5 *км* западнее О с т е н д е и оканчивалась в 11 *км* восточнее З е е б р ю г г е. Таким образом, общее протяжение фронта береговой обороны Фландрии было около 39 *км* (21 морская миля). На этом фронте было сосредоточено 56 батарей крупной, средней и зенитной артиллерии, всего 225 орудий, из которых 136 орудий — от 152 *мм* до 381 *мм* калибра.

В начале немецкой оккупации Фландрии, пока ее береговая оборона находилась в зачаточном состоянии, англичане могли безнаказанно обстреливать берег с расстояния 50 кабельтовых (около 9 *км*). Но когда с течением времени германцы установили крупную артиллерию, английским кораблям приходилось держаться уже на более

почтительных дистанциях, и английскому командованию пришлось постепенно вводить в действие более дальнобойную артиллерию, а следовательно, и более крупные корабли.

Это состязание в дальнобойности продолжалось в течение всей войны, и к описываемому моменту обе стороны довели калибр артиллерии до 381 *мм* (15″), а дистанции возросли до 200 кабельтовых (37 *км*).

Для борьбы с фландрскими батареями англичане построили специальные корабли — мониторы, которые, обладая мощной артиллерией, в то же время имели небольшую осадку, позволявшую им действовать в изобилующих мелями прибрежных водах Фландрии. Самыми крупными из них были мониторы «Эребус» и «Террор»,[1] вооруженные двумя орудиями 381 *мм* калибра каждый, с осадкой около 4 *м* (12 фут).[2]

Необходимо заметить, что при современном развитии артиллерии корабль в состязании с береговой батареей при одинаковых дальнобойности и калибре имеет ограниченные шансы на успех.

В самом деле, корабль представляет собою довольно большую и хорошо видимую на поверхности воды цель; несколько удачных попаданий в корпус могут не только причинить ему повреждения, но и вызвать гибель. Батарея же сохраняет боеспособность до тех пор, пока не будет непосредственных попаданий в самые орудия. Орудие же при современных дистанциях артиллерийского боя представляет собою настолько незначительную цель, что вероятность попасть в него совершенно ничтожна. Кроме того, батарея на берегу, даже совсем не замаскированная, видима гораздо хуже, чем корабль на море, а при употреблении современных средств маскировки ее можно считать практически невидимой, в особенности, если она отнесена на 1—2 *км* от уреза воды в глубь территории. Немецкие крупнокалиберные батареи именно так и были поставлены. Батарея «Поммерн» отстояла от берега даже на 13,5 *км* (75 каб.).

Все это приводило к такому положению, что англичане считали полосу у фландрского берега шириной 20 миль (37 *км*) днем при хорошей видимости недоступной для своих кораблей. Плохая видимость—ночь, туман — облегчает нахождение кораблей в зоне обстрела батарей, но не совсем, так как к услугам батарей имеются ночью осветительные снаряды и прожекторы, а в туман (если он не окутывает полностью корабль) — авиация.

В готовящейся операции главную роль должна была играть береговая оборона Остендского и Зеебрюггского участков.

На Остендском участке имелись следующие батареи:

| | | |
|---|---|---|
| 1. Аахен | IV—150 *мм* | В 1—$1^1/_2$ *км* от берега к западу от Остенде |
| 2. Антверпен | IV—105 „ | |
| 3. Безелер | IV—150 „ | |
| 4. Цецилия | IV—150 „ | |
| 5. Тирпитц | IV—280 „ | —В 2 *км* позади первых |

[1] В 1919 г. „Эребус“ обстреливал наш форт „Красная Горка“.

[2] Линейные корабли с такой же крупной артиллерией обычно сидят около 10 *м*.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 6. Фридрих | IV— 88 | » | С восточной стороны гавани и канала |
| 7. Одна гаубица для стрельбы осветительными снарядами | | | |
| 8. Гинденбург | IV—280 | » | |
| 9. Ирен | III—150 | » | У восточной оконечности Остендского участка |
| | I—105 | » | |

На следующем участке (Брееденском) находились батареи: «Прейсен»—IV—280 *мм* и «Дейчлянд» («Якобинессен»—IV—381 *мм*. (с дальностью 210 каб.), которые также перекрывали своим огнем подходы с моря к Остенде.

Таким образом, по приближающимся к Остенде кораблям мог быть сосредоточен огонь четырех 381-*мм* орудий, двенадцати 280-*мм*, пятнадцати 150-*мм* и девяти орудий меньших калибров, а всего 40 хорошо укрытых орудий.

На Зеебрюггском участке, считая с запада на восток, стояли батареи:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. Кайзерин | IV—150 *мм* | | У берега (в $1/2$—1 *км*) |
| 2. Гроден | IV—280 | » | |
| 3. Гессен | IV—280 | » | —в 2 *км* от берега у фермы Донкерклок |
| 4. Вюртемберг | IV—105 | » | —у Зеебрюггского мола с западной стороны |
| 5. Фридрихсорт | IV—170 | » | К востоку от канала Брюгге—Зеебрюгге |
| 6. Канал | IV— 88 | » | |
| 7. Фрейя | IV—210 | » | |
| 8. Аугуста | III—150 | » | |
| 9. Гамбург | IV—105 | » | |
| 10. Кайзер Вильгельм II | IV—305 | » | —у Кноке |

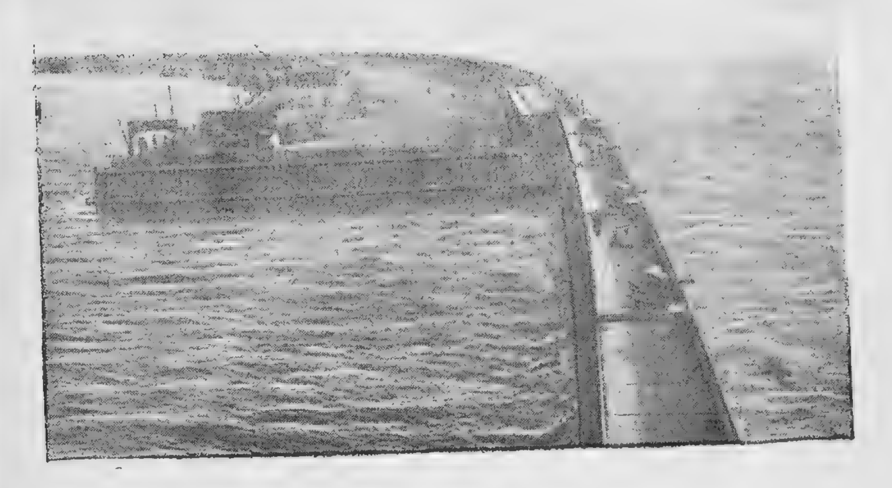


Рис. 1. Внешний конец широкой части мола. Вид с маяка. На фотографии видны четыре орудия батареи.

Кроме того, на Зеебрюггском молу была установлена «Батарея мола»—III—105 *мм* и II—88-*мм* орудия.

Таким образом, подходы к Зеебрюгге находились под обстрелом четырех 305 *мм*, восьми 280 *мм*, пятнадцати орудий калибра от 210 до 150 *мм* и семнадцати более мелких, а всего 44 орудий, не считая зенитных.

Все батареи крупных калибров и значительная часть средних были снабжены усовершенствованными приборами управления огнем, вплоть до звукометрических, позволявших вести огонь в тумане, через дымовые завесы и т. п.

Даже отдельным боевым, хорошо защищенным кораблям было рискованно входить в зону огня такого количества батарей при дневном свете. Тем более невозможно это было для соединения большого количества слабо защищенных кораблей, которые должны были бы принимать участие в операции.

Для ведения боя ночью немцы установили на побережье прожекторы и специальные осветительные орудия. Количество прожекторов постепенно увеличивалось и к осени 1918 г. достигло 25. Осветительных же орудий было 8 (2—150-*мм* и 6—105-*мм*). Помимо этого береговые батареи 88, 105 и 150 *мм* калибров снабжались осветительными снарядами.

**Мины**. Но артиллерией еще далеко не исчерпывались помехи, которые мог оказать противник: площадь, находившаяся под обстрелом береговых батарей, была усеяна минными заграждениями. Обычный способ, применяющийся в загражденных районах—движение за тральщиками, очищающими путь от мин, был в данном случае неприменим.

Траление—процесс медленный: тралить на большом ходу нельзя, неизбежны задержки для отвода с фарватера или уничтожения затраленных и всплывших мин, для заводки новых тралов, которые могут повреждаться при случайных взрывах мин и т. д.

Кроме того, очень затруднительно траление в ночное время. Траление могло крайне замедлить движение эскадры, и ее мог преждевременно заметить неприятель.

Поэтому было решено итти без тральщиков. Это становилось возможно только при тщательной предварительной разведке неприятельских минных полей, а также благодаря применению изобретенного к этому времени паравана.

**Флот и воздушные силы противника.** Следующий вид противодействия со стороны немцев мог быть оказан германскими морскими и воздушными силами. Внезапность являлась одним из самых существенных условий успеха операции; между тем заблаговременное открытие противником приближающейся эскадры лишило бы операцию этого условия.

Корабельный дозор из надводных кораблей днем или в ясную ночь мог бы легко заметить приближение надводных кораблей. Правда, он и сам мог бы быть своевременно замечен и уничтожен, но при этом мог успеть донести и предупредить о приближающемся с моря неприятеле.

Неприятеля могли заметить, и подводные лодки, которые, будучи сами невидимыми, донесли бы по радио о его приближении.

Наконец, еще легче это было доступно авиации: самолет, поднявшись на 1 500 *м*, мог спокойно обозревать море вплоть до берегов Англии и в ясный день за много миль различить идущую эскадру. Получив сведения о приближении противника, немцы не только могли привести в полную готовность все местные оборонительные средства Фландрии, но и вызвать на подкрепление части флота, вплоть до больших кораблей.

Короче говоря, англичане могли уверенно рассчитывать на «теплый прием» в Зеебрюгге и Остенде, если бы только немцы узнали об их приближении.

**Гавань Зеебрюгге и Остенде.** Остановимся теперь несколько подробнее на описании портов, которые были объектами операции.

Вход в канал Брюгге — Зеебрюгге находится вблизи деревушки Зеебрюгге. В расстоянии около одного километра от берега расположен шлюз, запирающий канал. Назначение этого шлюза — препятствовать уходу воды из канала при отливе, когда уровень моря понижается почти на 5 *м*.

Входная часть канала выступает в море на расстояние около 250 *м* и защищена с двух сторон дамбами, загибающимися вправо и влево от направления оси канала.

Мол, образующий гавань Зеебрюгге, имеет форму дуги круга, обращенной выпуклостью на запад, и образует рейд площадью более квадратного километра, прикрытый от ветров северо-западной четверти горизонта. Полная длина мола—2,8 *км* (1,5 морских мили). Он состоит из четырех по-разному устроенных частей:

Первая от берега часть — каменная железнодорожная дамба, тянущаяся на расстоянии 230 *м*; продолжением ее служит вторая часть — железный мост длиною около 300 *м*. Этот мост соединяет дамбу с третьей частью, которая представляет собою главную часть мола. Она состоит из двух параллельных стенок, сложенных из бетонных массивов, промежуток между этими стенками засыпан грунтом. Эта часть имеет в длину 1 715 *м*, а в ширину—около 74 *м*. Наконец, четвертая часть представляет собою продолжение наружной стенки третьей части и имеет 238 *м* в длину и около $4^1/_2$ *м* в ширину; на конце этой части находится маяк.

Назначение мола, с одной стороны, служить пристанью для приходящих в гавань судов, а с другой — защищать гавань от волны и ветра. Поэтому внутренняя его стенка оборудована различными устройствами для удобной стоянки, погрузки и разгрузки судов (палы для крепления швартовов, подъемные краны и т. д.).

На самом молу была устроена железнодорожная станция с большим количеством путей и пассажирским вокзалом. Кроме того, имелся еще целый ряд построек, между ними 3 больших пакгауза. Высота внутренней стенки над горизонтом высокой воды — 2,75 *м*.

Наружная стенка предназначалась для того, чтобы прикрывать мол от крупной морской волны, почему и отличалась основатель-

ными размерами. Высота ее над высшим горизонтом (в прилив) была 8,8 *м*, в низкую воду — 13,4 *м*, толщина — 3 *м*. С внутренней стороны этой стенки шла на всем ее протяжении дорожка шириной около 3 *м*, которая со стороны моря была ограждена каменным парапетом высотою 1,2 *м*, а с другой стороны—железными поручнями.

Высота этой дорожки над самым молом была около 4,6 *м*; с нее вело вниз несколько лестниц, расположенных далеко друг от друга. Никаких приспособлений для швартовки в роде причальных тумб, палов и т. п. внешняя стенка не имела.

Оконечность мола (его 4-я часть) была полая: внутри нее шел коридор для сообщения с маяком; ширина этой части по верху имела — 4,6 *м*.

**Оборона Зеебрюггского мола.** Как уже было сказано, на молу Зеебрюгге стояла батарея, состоявшая из III 105-*мм* и II 88-*мм*

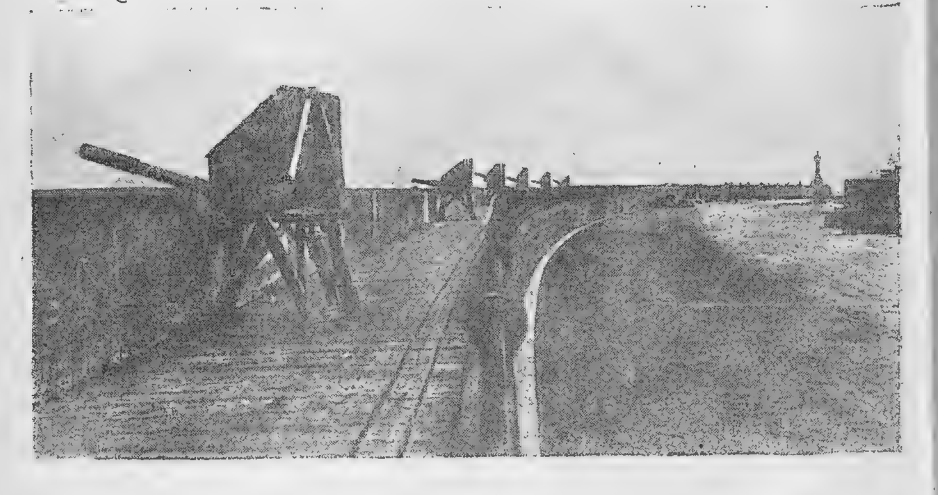


Рис. 2. Наружная стенка мола. Вид с точки между пакгаузами №№ 2 и 3 по направлению к маяку. На первом плане — ложная батарея. Справа угол пакгауза № 3, против которого подошел к стенке „Виндиктив".

орудий. Эта батарея была расположена на оконечности мола — на его четвертой части. Западнее этой батареи в 137 *м* от внешнего конца мола стоял взвод 37 *мм* зенитных орудий (2 орудия). Еще дальше на запад находился командный пункт батареи «Фридрихсорт» (установленной на берегу, в одном километре к востоку от канала). Как зенитный взвод, так и командный пункт помещались на внешней высокой стенке мола.

Пятиорудийная батарея мола могла стрелять как наружу, так и внутрь гавани (в последнем случае несколько понижалась скорострельность).

Сведения же, которыми располагали англичане об артиллерийской обороне мола, были разноречивы. Они, например, предполагали,

что на оконечности широкой части мола стоит трехорудийная батарея 105 *мм* или 150 *мм* калибра. Эта батарея казалась особо опасной и являлась одним из основных, если не главным, объектом действий, предпринятых против мола.

В действительности, только после операции немцы поставили на молу двухорудийную 150-*мм* батарею на колесных лафетах (батарея «Моленкопф»), а на берегу — двухорудийную 150-*мм* батарею «Любек» и четырехорудийную 105-*мм* гаубичную батарею (между молом и устьем канала). Кроме того, на наружной стенке мола была установлена ложная шестиорудийная батарея.

Ход событий во время операции также не подтвердил наличия предполагаемой англичанами батареи; не видно ее и на фотографиях, снятых в то время; ничего не упоминается о ней и в немецких источниках. После войны под местом, где предполагалась огневая позиция этой батареи, обнаружили торпедный аппарат. Имелся ли он в момент операции — англичанам не было известно.

Артиллерия, сосредоточенная на оконечности мола, прикрывалась стрелковыми окопами и пулеметными точками, вырытыми в насыпном грунте мола, а также тройным рядом проволочных заграждений.

Для личного состава батарей немцы построили тут же неподалеку бетонную казарму.

В здании пассажирского вокзала на молу помещалась база морской авиации; частично она занимала под личный состав пароход «Брюссель», стоявший около вокзала. Пакгаузы были использованы как склады для базировавшихся на мол миноносцев и подводных лодок. Для защиты последних от воздушных атак был устроен бетонный навес над причальной линией.

Артиллерийская оборона мола с внутренней стороны возлагалась на стоявшие у стенки миноносцы и другие корабли.

Кроме того, у мола возле самого маяка была ошвартована баржа с установленной на ней револьверной пушкой.

В общем численность гарнизона мола по немецким данным была такова:

| | |
|---|---|
| Портовой роты | 70 чел. |
| Базы морской авиации | 200 „ |
| Батареи мола | 60 „ |
| Всего | 330 чел. |

Этот состав мог быть усилен за счет десантных партий кораблей, стоявших у мола.

Англичане считали, что на молу находится около 1 000 человек.

Всякий корабль, который пытался бы прорваться в гавань, должен был огибать оконечность мола вплотную к маяку. Следовательно, он находился бы под огнем батареи мола от пределов ее дальнобойности и до расстояния в несколько десятков метров. Обо-

гнув мол, он продолжал бы находиться под огнем той же батареи, к которой присоединялась бы артиллерия кораблей, стоящих у мола и береговых батарей («Фридрихсорт», «Канал» и др.). При этом огибать конец мола корабли должны вплотную и, следовательно, проходить от батареи мола на таком расстоянии, на котором практически невозможно промахнуться даже ночью.

Но и этим еще не исчерпывались все трудности прорыва в гавань Зеебрюгге.

**Защита рейда.** Поперек фарватера, ведущего к входу в канал, немцы поставили две преграды: от оконечности широкой части мола на юг был заведен бон, состоявший из четырех барж, соединенных друг с другом стальными тросами; для защиты рейда от торпед, которые могли пройти под баржами, будучи выпущены извне рейда, к баржам были подвешены сети. Продолжением этого бона на юго-восток являлось сетевое заграждение на буях. Между этими сетями и южной баржой был оставлен узкий проход. Этот проход находился в 350 *м* от батареи мола и ошвартованной возле маяка баржи с револьверной пушкой. Кроме того, как уже говорилось выше, англичане опасались батареи, которую они предполагали на оконечности широкой части мола, всего в 200 *м* от этого прохода.

**Гавань Остенде.** Трудности прорыва в гавань Остенде были несколько меньше, чем в Зеебрюгге, ввиду отсутствия мола.

Вход в гавань был огражден с двух сторон такими же дамбами, как и вход в Зеебрюггский канал, выступавшими в море на расстояние около 500 *м*. Артиллерии на этих дамбах не было. Но зато и найти вход в Остенде ночью было труднее, так как не было мола, по которому можно было бы ориентироваться.

Как уже указывалось, подходы к Остенде находились под обстрелом восьми-девяти батарей, из которых две-три могли вести огонь по брандерам до самого момента их затопления.

Отвлечь внимание противника какими-либо демонстрациями и диверсиями здесь было очень трудно.

**Навигационные трудности.** Наконец, кроме всех перечисленных оборонительных мероприятий, серьезнейшим препятствием являлись трудности плавания у берегов Фландрии. Дело в том, что полоса прибрежных вод Фландрии шириною около 8 миль (около 15 *км*) усеяна многочисленными песчаными банками,[1] которые к тому же имеют свойство передвигаться под влиянием приливно-отливных течений. В мирное время безопасность плавания достигалась постоянным наблюдением за этими передвигающимися мелями, систематическими промерами и установкой в нужных местах знаков ограждения опасностей для судоходства: вех, буев, маяков. За три года войны многие из этих знаков были снесены непогодой или убраны воюющими сторонами, другие переставлялись с таким расчетом, чтобы ввести противника в заблуждение. Самые отмели переместились, образовались новые. Все это не было нанесено на карты. Словом,

---

[1] Отмелями.

опасность плавания была очевидна и в особенности ночью, когда только и возможно было приближение к берегу.

Плавание осложнялось тем, что приливы, которые в этих местах вызывают колебания уровня воды на 4,5 *м*, влекут за собой сильные приливно-отливные течения вдоль берега, непостоянные по величине и направлению и достигающие скорости $3^1/_4$ узлов (около 6 *км* в час). Учитывать дрейф (снос) от такого течения дело чрезвычайно трудное и ненадежное.

**Сводка препятствий.** Суммируя все сказанное о препятствиях, стоявших на пути к заблокированию обоих портов, мы, таким образом, получаем следующий их перечень:

1) воздушный дозор, 2) подводные лодки, 3) надводный дозор, 4) минные заграждения, 5) вновь образовавшиеся мели, 6) отсутствие навигационных знаков, 7) береговые батареи дальнего боя, 8) батареи мола в Зеебрюгге, 9) боны, 10) корабли охраны рейда, 11) береговые батареи, непосредственно защищающие входы, подлежащие заблокированию, и 12) изменения погоды.

**Другое решение вопроса.** Такое количество препятствий было одной из важнейших причин того, что англичане не сразу пришли к решению заблокировать канал путем затопления брандеров. Они сначала попытались артиллерийским огнем и бомбардировкой с воздуха разрушить батопорты[1] шлюза, запиравшего канал. Но бомбардировки с дальней дистанции успеха не принесли. Также безуспешны были попытки разрушить шлюз воздушными атаками. Каждый раз, когда начиналась бомбардировка, батопорты шлюзов убирались в специально сооруженные немцами громадные железобетонные укрытия. Из-за последнего обстоятельства вице-адмирал Кийс и отказался от предложенной его предшественником Бэконом бомбардировки шлюза с короткой дистанции одновременно с нападением на мол. Суть предложения Бэкона сводилась к тому, чтобы подвести к молу монитор с 305-*мм* артиллерией и обстрелять ворота шлюза непосредственно от мола (с дистанции 1 910 *м*) специально подобранными уменьшенными зарядами, которые позволяли бы перекинуть снаряды через наружную стенку мола. По данным Бэкона для этого требовалось придать орудиям монитора угол возвышения не меньше 5° (см. рис. 5).

Подобные же заряды Бэкон рекомендовал и для 152-*мм* орудий кораблей, которым пришлось бы стрелять через мол, стоя вблизи от него.

Для того, чтобы батопорты было невозможно завести в укрытие в момент начала бомбардировки, Бэкон предлагал начать последнюю не в самую высокую воду, а через некоторое время, по снижении уровня сантиметров на 90, когда батопорт невозможно было бы быстро убрать, так как он был бы прижат подпором воды изнутри шлюза.

Но адмиралы были не согласны друг с другом. Предложение о бомбардировке шлюза из-за мола было отвергнуто.

---

[1] Пловучие ворота.

**Выбор места и способа заблокирования.** Главным объектом заблокирования был канал Брюгге-Зеебрюгге. Как говорилось уже выше, второй выход из порта Брюгге в Остенде имел второстепенное значение.

Наивыгоднейшими для заблокирования местами Зеебрюггского канала могли быть самые узкие места в его выходной части, а именно:

а) между двумя песчаными отмелями у прибрежного конца дамб и

б) в самых воротах шлюза.

1. Какое из этих мест было выгоднее?

Рассматривая различные способы подъема затонувших судов, можно притти к следующим заключениям: надо было иметь брандеры такой величины, при которой их нельзя поднять с помощью кранов, понтонов или других пловучих средств.

2. Их следовало основательно повредить и затопить так, чтобы они легли пробоиной на грунт; этим путем могла быть предотвращена возможность заделки отверстия и поднятия корабля при помощи откачивания воды.

3. Надо было принять меры для предотвращения возможности разрезки затопленного брандера на куски и уборки его по частям.

4. Брандеры следовало затопить в таком месте, где нельзя было очистить фарватер путем уничтожения затопленных судов с помощью взрывов.

Величина брандеров должна была соответствовать ширине и глубине канала в месте затопления. Из двух отмеченных мест, удобных для затопления, более широкое имелось у прибрежного конца дамб, но и здесь проходимая часть канала насчитывала в ширину лишь 120 фут. (36,6 *м*). Глубина канала в высокую воду достигала 36 фут. (11 *м*), следовательно, высота борта брандера от киля до верхней палубы должна была равняться не меньше чем 30 фут. (9 *м*). Такою же должна быть и его ширина на случай, если он при затоплении ляжет на грунт бортом. При таких размерах затопленного судна в высокую воду над ним будет не больше 6 фут. (около 1,8 *м*) воды, и даже самые малые миноносцы (с осадкой около 7 фут.) не смогут проходить над ним (см. рис. 18, 19).

Для выполнения требований пункта 2 было решено поместить достаточно большие заряды сильного взрывчатого вещества в междудонном пространстве брандеров, выведя провода электрических запалов в несколько мест наверх.

Для того, чтобы затруднить резку судов на части, они должны были загружаться цементом, который после затопления брандера под действием воды превратился бы в один сплошной массив, плотно сцепившись со стальным корпусом корабля. При этом загрузку цемента надо было производить с таким расчетом, чтобы в отлив он находился в затопленном брандере над уровнем воды.

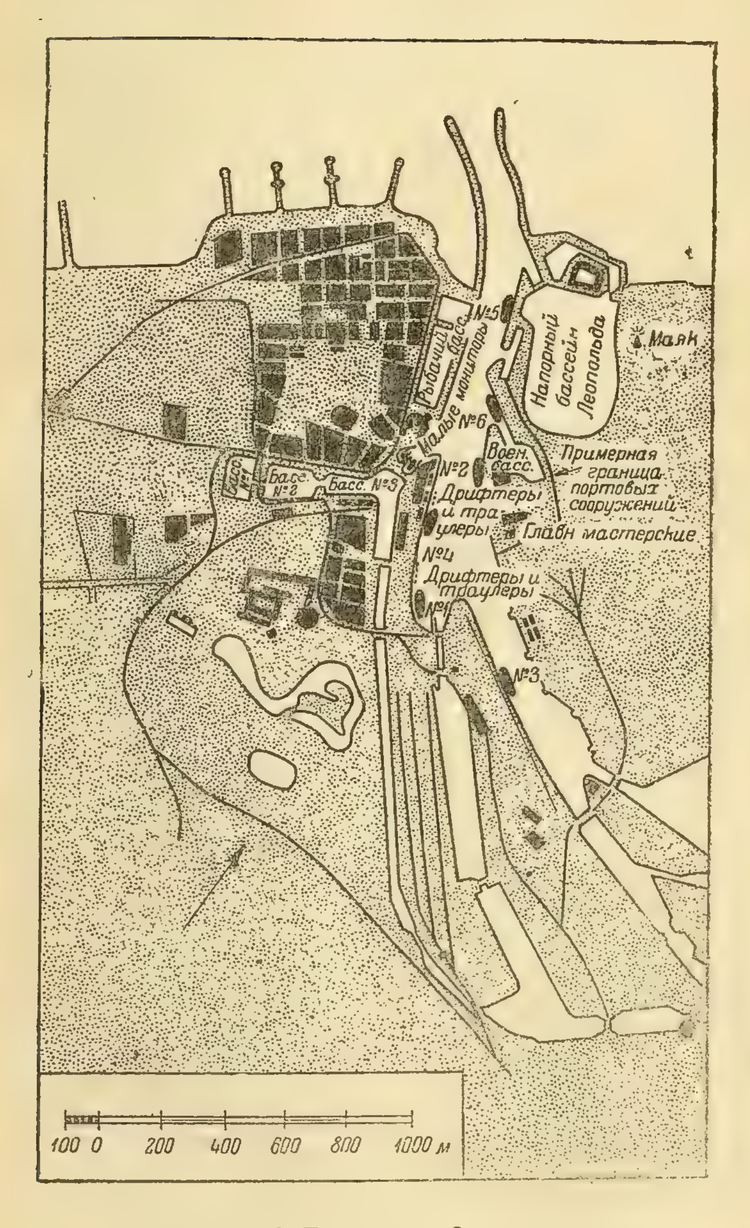



Рис. 3. План гавани Остенде.

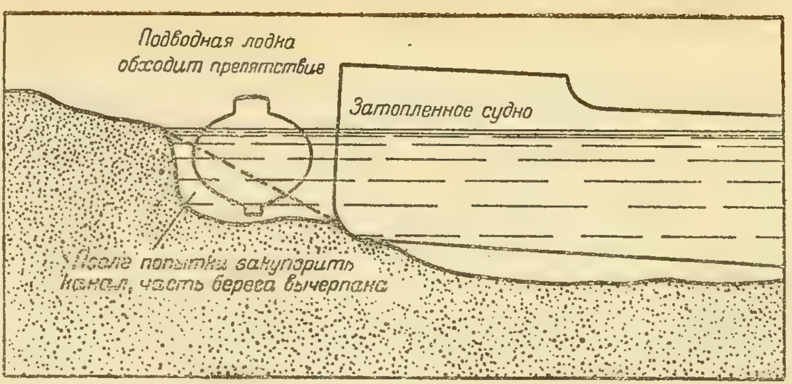



Рис. 4. Доказательство невозможности закупорить канал для прохода подводных лодок.

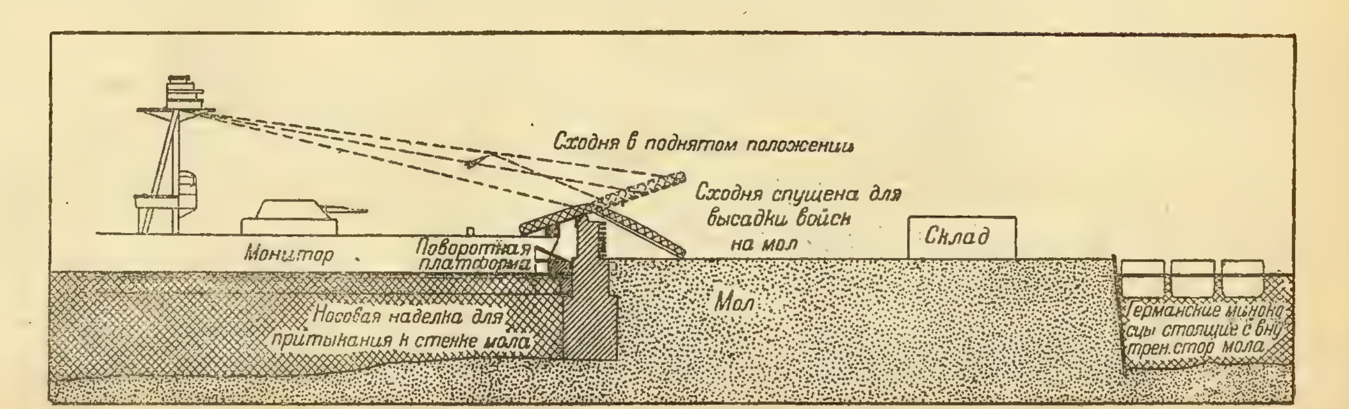



Рис. 5. Схема, предложенная Бэконом, метода высадки войск в Зеебрюгге.

Наконец, четвертый пункт требовал затопления брандеров по возможности ближе к наружному концу дамб, потому что это место наиболее подвержено занесению песком и илом, и если бы немцы захотели взорвать затопленные брандеры, то каждый кусок корпуса, отлетевший при взрыве, вызвал бы немедленное образование около него песчаного наноса, а, следовательно, и сильное засорение выхода. Это соображение было высказано двумя бельгийскими инженерами, участниками постройки Зеебрюггской гавани, привлеченными в качестве консультантов.

Затопить брандер в самых воротах шлюза, протаранив при этом батопорт, если он окажется закрытым, представлялось очень соблазнительным, и Кийс первоначально так и хотел спланировать действия всех брандеров. Но затем под влиянием соображений, высказанных бельгийскими инженерами, он отказался от этой мысли.

Предполагалось, что при затоплении в воротах шлюза на глубокой воде немцы смогут срезать на брандерах во время отлива все надстройки. Миноносцы и подводные лодки могли бы тогда проходить над остатками затопленных судов, воспользовавшись при этом целым рядом близлежащих механических средств— подъемных кранов, шпилей и т. д.

В результате адмирал Кийс решил затопить в воротах шлюза один брандер — передовой, а остальные два—между входными дамбами.

Для Остенде вопрос решался проще: вопрос о затоплении в шлюзе там не стоял, и брандерам предстояло затопиться между входными дамбами.

**Причина неудач закупорочных операций.** Опыт истории свидетельствовал о чрезвычайной трудности закупорочных операций. Во всяком случае удачных не было ни одной. Наиболее свежим примером была троекратная попытка японцев в русско-японскую войну заблокировать выход из Порт-Артура. При первой попытке 23—24 февраля три брандера из пяти были потоплены русскими береговыми батареями; два затопились вне фарватера. Месяц спустя (26 — 27 марта) японцы затопили четыре парохода, но опять неудачно: проход остался свободным. Еще через месяц с небольшим (2—3 мая) японцы бросили на закупорку Порт-Артура двенадцать пароходов. Восьми из них удалось затопиться, но вход в гавань все-таки остался открыт. И это, несмотря на то, что русские береговые батареи были немногочисленны, а материальная часть артиллерии и в особенности боезапасы из рук вон плохи.

Из рассмотрения опыта блокировочных операций можно притти к заключению, что причины неудач были следующие:

Во-первых, трудность нахождения брандерами места назначения в темноте (когда только и возможно приблизиться к укрепленным пунктам) при отсутствии навигационных знаков.

Во-вторых, трудность достижения места назначения при наличии активного сопротивления противника.

В-третьих, трудность затопления брандера в надлежащем положении.

В открытом море командир корабля доволен, если знает свое место с точностью до 2—3 миль. Вблизи от берегов и вообще в местах, где могут встретиться мели, рифы, камни и другие опасности для плавания, а также перед узкими входами подобная точность удовлетворить не может. Нужна гораздо большая точность, которая и обеспечивается навигационной обстановкой: маяками, буями, туманными сигналами и т. п. Понятно, что брандеру, когда он приближается к неприятельскому порту, на обстановку мирного времени рассчитывать не приходится. Отсюда ошибки брандеров в определении места своего назначения.

Вторая трудность не менее очевидна: для достижения своей цели брандер должен, как правило, подойти на очень короткую дистанцию к неприятельским батареям, которыми мало-мальски предусмотрительный противник обязательно прикроет свои уязвимые места и в первую очередь проходы.

Опыт истории говорит, что слабо защищенные и тихоходные корабли, которые применялись в качестве брандеров (обыкновенно — старые торговые пароходы), не могли выполнить своего назначения и, как правило, гибли от артиллерийского огня противника.

И, наконец, третья трудность может быть иллюстрирована следующими яркими примерами: в войну 1914—1918 гг. немцы на реке Камерун и турки на реке Тигр пытались заранее заградить фарватеры затопленными судами. Несмотря на отсутствие какого бы то ни было сопротивления, ни те ни другие не достигли полного успеха. Фарватеры были закрыты только наполовину.

Таким образом, история до 1914 г. не давала одобряющих примеров.

Но в 1918 г. к услугам воюющих имелись новые боевые средства, имелся и известный опыт предыдущих ошибок, учет которых мог также сослужить несомненную пользу.

В преодолении перечисленных трудностей могли помочь новые в то время средства, как дымовые завесы, которыми можно было закрыться от береговых батарей, и моторные катеры, которые могли помочь брандерам ориентироваться и найти место затопления.

Кроме того, для обеспечения успеха брандеров было решено прибегнуть к использованию внезапности и к применению диверсий и демонстраций; далее тому же должны были способствовать детальная разработка планов, тщательная организация взаимодействия всех сил, участвующих в операции, и хорошая подготовка.

**Выбор брандеров.** Первыми требовалось решить все вопросы, касавшиеся брандеров,—ведь вся операция должна была строиться из расчета на обеспечение брандерам возможности решить их задачу.

Для надежности было намечено: три брандера для Зеебрюгге и два — для Остенде.

О требованиях к их размерам, необходимым для того, чтобы надежно заградить каналы, мы уже говорили. Кроме того, к ним предъявлялся еще целый ряд других требований: нужно было, чтобы они могли самостоятельно совершить переход от берегов Англии до Остенде и Зеебрюгге; их осадка должна была соответствовать глубине заграждаемых входов; они должны были до



Рис. 6. Брандеры во время оборудования.

известной степени обладать оборонительными и наступательными средствами: было бы нелепо, чтобы у самого места назначения какой-нибудь маленький корабль противника мог безнаказанно приблизиться и утопить брандер.

Далее, брандеры должны были быть хорошо управляемыми и поворотливыми кораблями, чтобы достаточно быстро и надежно перед затоплением совершить свой последний маневр — разворот поперек фарватера.

И, наконец, очень важным качеством для брандеров является скорость хода; она нужна для сокращения времени пребывания под огнем батарей, охраняющих подходы.

Эти требования привели к выбору в качестве брандеров пяти старых легких крейсеров: «Тетис» (Thetis), «Интрепид» (Intrepid), «Айфиджения» (Iphigenia) — для Зеебрюгге, «Бриллиант» (Brilliant) и «Сайриус» (Sirius) — для Остенде.

Все они были постройки 1890—1894 гг., водоизмещением около 3 600 *т*.

**Обеспечение прорыва брандеров.** Брандерам предстояло найти входы в гавани Зеебрюгге и Остенде, после чего схватиться с береговыми батареями. Вход в гавань Остенде было найти труднее, чем в Зеебрюгге, где хорошим ориентиром был мол. Но зато в Зеебрюгге к береговым батареям присоединялись батареи мола и артиллерия кораблей, стоявших в гавани. В этом была наибольшая опасность прорыва, потому что брандерам неизбежно нужно было пройти буквально вплотную около батарей мола и кораблей, огибая мол при входе в гавань.

Можно было себе представить три способа обеспечить брандеры от действия батарей мола:

1) уничтожить эти батареи или их личный состав перед подходом брандеров, действуя издалека;
2) ослепить батареи на время прохода брандеров дымом;
3) захватить батареи и уничтожить личный состав их.

Первый способ требовал применения корабельной артиллерии или отравляющих веществ (газов).

Но стрельба по батарее с моря, как уже говорилось, вообще очень трудна, ночью же трудности становились еще большими, почему результаты были бы совсем ничтожны. Отравляющие вещества также не обещали решительных результатов (личный состав мог своевременно одеть противогазы); кроме того, при перемене ветра газы могло понести на брандеры и, таким образом, причинить больше вреда, чем пользы. Что же касается применения дыма для ослепления батарей, то это была палка о двух концах; дым мог свести на-нет всю операцию: если бы он окутал гавань, он помешал бы брандерам найти вход в нее и в канал.

Таким образом оставался только третий способ — захват батарей, который непосредственно приводил к идее *высадить на мол десант*.

**Выбор места высадки на мол.** Так как предполагаемая трехорудийная батарея на оконечности широкой части мола являлась серьезным препятствием для прохода брандеров, то не менее серьезную угрозу она представляла и для всякого другого корабля, который попытался бы подойти для швартовки к внутренней стенке мола. Оставался единственный выход: *высаживать десант на наружную стенку мола*.

Из описания мола читатель уже знает, что эта стенка не предназначалась для стоянки у нее судов; никаких приспособлений для швартовки на ней не было. Это само по себе делало задачу швартовки чрезвычайно трудной.

Поскольку было решено широко использовать дымовые завесы, то благоприятным для операции был северный ветер, который гнал бы завесу на берег. Но такой ветер, несомненно, гнал бы на внешнюю стенку мола также и основательную волну; необходимо было считаться и с волной, которую будут разводить многочисленные миноносцы, участвующие в операции. Затем, приливное течение и, наконец, ночь — все это делало швартовку исключительно трудной.

Дальше нужно было высадить людей на восьмиметровую необорудованную стенку и спустить их со стенки на мол с высоты 4,6 *м*.

Нельзя было забывать и о возвращении, при котором бойцам предстояло подняться на стенку и снова спуститься на корабль.



Рис. 7. Крейсер „Виндиктив".

**Выбор средств для десанта и способа высадки.** В качестве основного десантного корабля адмирал Кийс избрал старый крейсер «Виндиктив». Это был корабль постройки 1897 г. водоизмещением 5 750 *т*, защищенный 50-*мм* бортовой броней и 76-*мм* — палубной. Боевая рубка его была надежно прикрыта 229-*мм* ($8^3/_4''$) броней.

Швартовать корабль к молу было решено бортом. Ввиду отсутствия причальных приспособлений швартовку предполагалось произвести с помощью больших двойных железных крючьев с прикрепленным к ним тросом. Этими крючьями надо было взяться за парапет наружной стенки мола, т. е. действовать как абордажными крючьями, которыми во времена абордажных боев сцеплялись с кораблем противника.

Вес этих крючьев требовал постановки для них специальных кат-балок. [1]

Для высадки частей, штурмующих мол, на «Виндиктиве» была устроена по левому борту специальная палуба и на ней 18 откидных сходен.

По этим сходням десант должен был высадиться на внешнюю стенку Зеебрюггского мола; для спуска на самый мол, в свою очередь, требовались штурмовые лестницы, которые и предстояло вынести в первую голову (спуски—скоб—трапы—с наружной стенки на мол, как уже говорилось выше, стояли слишком редко).

Для производства операции было решено добавить к «Виндиктиву» еще два корабля. После долгих поисков по разным портам Англии остановились на двух ливерпульских пароходах-паромах «Айрис» (Iris) и «Дэффодил» (Daffodil), которые обслуживали переправу через реку Мерсей. Это были поворотливые мелкосидящие

---

[1] Кат-балка—небольшой кран для подъема и укладки на место якоря.

суда, которые могли поднять по 1 500 человек. Но у них было два серьезных недостатка: во-первых, они были очень низкобортны, и чтобы взобраться с них на наружную стенку мола, требовались очень длинные штурмовые лестницы; во-вторых, они не были приспособлены для продолжительного перехода, так как их обычная служба заключалась в коротких переходах от одного берега реки до другого и позволяла нагонять пары в котлах в промежуток между рейсами. Однако, Кийс нашел, что достоинства этих кораблей превышают их недостатки, и они были включены в число десантных средств.

Действительность не оправдала этого оптимизма: как показал дальнейший ход событий, своего назначения как десантных кораблей «Айрис» и «Дэффодил» не выполнили.

Использование этих кораблей было намечено такое: «Дэффодил» должен был прежде всего помочь «Виндиктиву» ошвартоваться к молу. Для этого он должен был упереться носом в борт крейсера и, таким образом, прижать его к молу. Затем, когда «Виндиктив» ошвартуется с помощью своих крючьев, «Дэффодилу» нужно было пристать к нему и высадить через него свою группу десанта (на нем должны были итти подрывные партии). «Айрис» должен был ошвартоваться у мола впереди «Виндиктива» и высадить своих людей с помощью штурмовых лестниц.

Если бы «Виндиктив» погиб, «Айрис» и «Дэффодил» должны были штурмовать мол самостоятельно и сделать все возможное, чтобы вывести из действия трехорудийную батарею или отвлечь ее огонь от брандеров.

**Другие варианты высадки.** Автор первого проекта адмирал Бэкон резко критикует метод, принятый Кийсом. Сам он предлагал действовать по-другому.

В качестве основного десантного корабля он предложил избрать монитор «Сэр Джон Мур» (Sir John Moore), на баке монитора на поворотной площадке установить огромную сходню (длиною 24 *м* и шириною 3 *м*), состоящую из двух шарнирно-соединенных частей. Первая часть, длиною десять метров, должна была служить для того, чтобы подняться с корабля на стенку мола; вторая часть, 14 *м* длиною, могла быть опущена прямо на поверхность мола. Таким образом, избегалась надобность в лестницах и ускорялась высадка.

Швартовку он предлагал производить не бортом, а носом, для чего к носу монитора должна была быть пристроена специальная сминающаяся наделка. Корабль при подходе к молу мог отдать носовые и кормовые якоря и не нуждался бы в посторонней помощи при швартовке и при отходе (см. рис. 5).

Однако, как уже говорилось выше, Бэкон был отставлен от участия в подготовке к операции, и его мнение в расчет принято не было [1].

---

[1] Бэкон предлагал использовать для десантной группы только правый борт монитора: наружная обшивка левого борта представляла бы собою щит, о который взрывались бы снаряды, а от осколков должны были быть установлены, отступя от борта, специальные щиты.

**Изоляция мола.** Чтобы предотвратить присылку на мол подкреплений с берега, в план был введен взрыв виадука (моста, соединяющего берег с молом; по нашему описанию — вторая часть мола).

Этот взрыв было решено произвести очень оригинальным способом: две подводных лодки, груженные каждая несколькими тоннами взрывчатого вещества, должны были подойти под фермы виадука и там взорвать себя. Экипаж каждой из лодок должен был состоять из двух офицеров и четырех матросов. Установив лодку под виадуком и воспламенив бикфордов шнур, личный состав должен был покинуть лодку на небольшой моторной шлюпке, которыми были снабжены обе подводные лодки.

Для выполнения этой задачи были выделены устаревшие подводные лодки «С-1» и «С-3»—постройки 1906—1907 г., водоизмещением 316 *т*.

**Остальные атаки.** Штурм мола был главной атакой,[1] которая должна была обеспечить беспрепятственный проход брандерам.

Кроме этой атаки был намечен еще целый ряд обеспечивающих атак. Для отвлечения внимания противника решено было обстрелять с мониторов немецкие береговые батареи. По плану Кийса обстрелу подвергались Зеебрюггские батареи и батареи, защищавшие подходы к Остенде. Следует заметить, несколько забегая вперед, что если при первой попытке операции эта мера и могла сыграть положительную роль, то при второй и третьей попытке она только служила для немцев сигналом тревоги. Так что целесообразность этой демонстрации подвержена сильному сомнению.

Да и вообще такой ночной обстрел мог только озадачить противника. Нет необходимости доказывать, что наступающий, желая высадить десант, не должен будить своим огнем артиллерию обороны. Конечно лучше воспользоваться темнотой для внезапного нападения.

Для того, чтобы отвлечь внимание немцев от морского фронта, планом предусматривалась в о з д у ш н а я  б о м б а р д и р о в к а шлюза и гаваней Зеебрюгге и Остенде и освещение гаваней осветительными ракетами с самолетов. Воздушная бомбардировка батарей должна была также заставить их личный состав уйти под укрытия.

С целью отвлечения внимания от морского фронта в план было введено также открытие огня тяжелой сухопутной артиллерии. Это должно было создать у немцев впечатление о готовящемся наступлении на сухопутном фронте.

Очень большую опасность для брандеров в Зеебрюгге представляли немецкие миноносцы, которые могли оказаться стоящими у внутренней стенки мола. Поэтому было решено направить против этих миноносцев торпедные катеры, которые должны были ворваться в гавань и торпедами утопить корабли, ошвартованные у стенки.

---

[1] Англичане считали штурм мола то главной диверсией, то главной атакой, т. е. такой атакой, которая устраняет наибольшие препятствия на пути к достижению главной цели боя—к проходу и затоплению брандеров в назначенном месте.

Далее необходимо было как-то отвлечь внимание пятиорудийной батареи мола в тот момент, когда «Виндиктив» будет в непосредственной близости от нее, подходя к молу. Эта задача была возложена на катеры, которые должны были обстрелять батареи и сооружения мола из бомбометов.

**Расчет остальных сил и средств.** Таким образом, для выполнения центральной части операции было намечено десять кораблей: пять брандеров, три корабля с десантом и две подводные лодки. Но это была лишь ничтожная доля того, что требовалось.

Для постановки дымовых завес перед 40-километровым фронтом германских укреплений, для помощи брандерам в нахождении места затопления и для спасения их личного состава потребовалось 62 сторожевых катера [1] и 24 торпедных. [2]

Расчет был таков:

| | Сторожевых катеров | Торпедных катеров |
|---|---|---|
| а) для постановки дымовых завес на Зеебрюггском участке . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 24 | 8 |
| б) то же—на Остендском участке . . . . . . . . . . | 16 | 8 |
| в) для обстрела мола и для торпедных атак в гавани Зеебрюгге . . . . . . . . . . . . . . . . . . | — | 8 |
| г) для помощи брандерам в нахождении места назначения . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 2 | — |
| д) для снятия с брандеров излишков экипажей . . . . | 5 | — |
| е) для спасения экипажей брандеров после затопления . | 5 | — |
| ж) при больших мониторах (охранение) . . . . . . . . | 6 | — |
| з) при малых мониторах (охранение) . . . . . . . . . | 4 | — |
| Всего . . . . . | 62 | 24 |

Для конвоирования катеров и для приема снятых излишков экипажей брандеров был выделен тральщик.

[1] Motor-launches (ML); основное назначение этих катеров—борьба с подводными лодками, они имели водоизмещение 30—50 *т*, ход—18—19 узлов и были вооружены одной 76-*мм* зенитной пушкой и глубинными бомбами. Типы их разнообразны.

[2] „С. М. В.“ („Си-эм-би“) – Coastal motor boats; буквально прибрежные моторные катеры; имели ход до 42 узлов (78 *км*/час); вооружение—одна или две торпеды и несколько пулеметов. По нашей современной терминологии—торпедные катеры. Основное назначение—торпедные атаки, постановка дымовых завес, борьба с подводными лодками.

Еще один паровой катер потребовался для спасения экипажей подводных лодок.

Бомбардировка береговых укреплений с моря была возложена на восемь мониторов: «Эребус», «Террор», «Маршал Сульт», «Дженерал Кроуферд», «Принс Юджин», «Лорд Клайв», «М-21» и «М-24» [1]. Первые два должны были обстреливать укрепления Зеебрюгге, остальные батареи, прикрывавшие подходы к Остенде «Маршал Сульт»—батареи «Якобинессен», «Безелер», «Цецилия», «Дженерал Кроуферд»—батареи «Гинденбург», «Аахен» и «Антверпен»; «Принс Юджин» и «Лорд Клайв» — батареи «Тирпитц» и «Аахен».

На случай встречи с германским корабельным дозором выделялись для ближнего охранения сил, действовавших против Зеебрюгге десять эскадренных миноносцев [2], на которые возлагалось также буксировать к месту назначения катеры. В дальнее охранение были назначены: крейсер «Эттентив» (Attentive) и 4 эскадренных миноносца. [3]

Три эсминца [4] были выделены в непосредственное охранение Зеебрюггской группы мониторов, три эсминца [5] и четыре французских миноносца [6] — для непосредственного охранения Остендской группы мониторов. Общее охранение Остендской группы возлагалось на пять английских эсминцев. [7]

На случай, если немцы, заблаговременно узнав об операции, двинут крупные силы, требовалось выставить дальний дозор, который держал бы связь с главными силами английского флота (с Grand-Fleet'ом). Эта задача была возложена на Гарвичский отряд (Тирвитта) в составе семи крейсеров, двух лидеров и четырнадцати эскадренных миноносцев.

Бомбардировка с воздуха и воздушная разведка во время дневного перехода морем была возложена соответственно на 65 и 61 авиационные отряды.

А всего в операции против Зеебрюгге и Остенде принимало, таким образом, участие 165 кораблей различных классов и десант в количестве: 82 офицеров и 1698 матросов и солдат морской пехоты.

**Меры по сохранению сил личного состава.** Очень большое значение имела свежесть сил личного состава кораблей, особенно брандеров, к тому моменту, когда им предстояло выполнить свое главное назначение. Действительно, экспедиции предстояло совершить переход длительностью свыше шести часов и затем попасть в такое положение, когда каждый человек должен был проявить максимум физических и нравственных усилий. Малейшая оплошность одного грозила гибелью многим и, быть может, срывом всей операции.

---

[1] Согласно донесению адм. Киййса в операции участвовал еще один малый монитор—„М-26“ („The dispatches“—стр. 12).

[2] Phoebe North Star, Trident, Mansfield, Wirlwind, Myngs, Velox, Morris, Moorsom and Melpomene.

[3] Scott, Ulleswater, Teazer, Stork.

[4] Termagant, Truculent и Manly.

[5] Mentor, Lightfoot, Zubian.

[6] Capitaine Mehl, Francis Garnier, Roux, Bouclier.

[7] Faulknor, Swift, Matchless, Mastiff, Afridi.

Было известно, что попытки блокировочных операций в прежние войны совершались при совершенно ничтожном количестве людей на брандерах (6—10 человек), но удачных среди них, как известно, не было.

Вопрос о сохранении сил личного состава подводных лодок и части моторных катеров был разрешен сравнительно просто: их решили вести на буксире большую часть перехода. Но с брандерами вопрос обстоял сложнее.

До самого последнего момента на брандере были необходимы кочегарная и машинная команда, сигнальщики-наблюдатели, артиллерийская команда для самозащиты, рулевые, командный состав и, наконец, запасная партия кораблевождения на случай гибели основной. Вместе с тем нельзя было особенно увеличивать экипаж ввиду трудности спасения большого числа людей в необычно тяжелых условиях, которых нужно было ожидать.

Вместе с тем необходимо было создать у людей уверенность в том, что для их спасения будет предпринято все, что возможно и что, несмотря на опасность предприятия, они не идут на верную гибель.

После детального обсуждения решили, что брандеры совершат переход морем с экипажем в 87 человек. Из этого числа на границе зоны огня германских батарей 34 человека должны были быть сняты моторными катерами и отправлены обратно на тральщике «Лингфильд».

Остальные 53 человека должны были оставаться на кораблях до затопления, после чего их должны были снять специально назначенные сторожевые катеры, приданные каждому брандеру. Помимо того, брандеры были обильно снабжены спасательными средствами— шлюпками, спасательными плотиками, буйками и т. п.

**Выбор времени операции.** Тем, что изложено, однако, не исчерпывался расчет операции. Решая вопрос о моменте начала операции, было необходимо сообразоваться с приливом, состоянием погоды и временем суток.

О значении прилива уже говорилось: штурмующие корабли могли подойти и высадить десант на наружную стенку Зеебрюггского мола только в высокую воду. Брандеры также наиболее успешно могли войти в канал и затопиться в нем при достаточно высоком горизонте воды. Прилив происходит, грубо говоря, через каждые 12 час. 25 мин., т. е. имеет место каждые сутки на 50 мин. позже, чем в предыдущие (см. рис. 8). Принимая во внимание сказанное о береговых батареях, представлялось желательным, чтобы опасная зона была пройдена под покровом темноты как на пути туда, так и на обратном.

Ширина зоны огня немецких батарей 20 миль; ход эскадры благодаря участию тихоходных судов был принят в 10 узлов. Если считать, что светает за $1/2$ часа до восхода солнца, то, следовательно, для того, чтобы не быть замеченной противником, эскадра должна покинуть Зеебрюгге за $2^1/_2$ часа до восхода. Кладя на атаку $1^1/_2$ часа, получим, что самый поздний момент прибытия к молу—за 4 часа до восхода солнца.

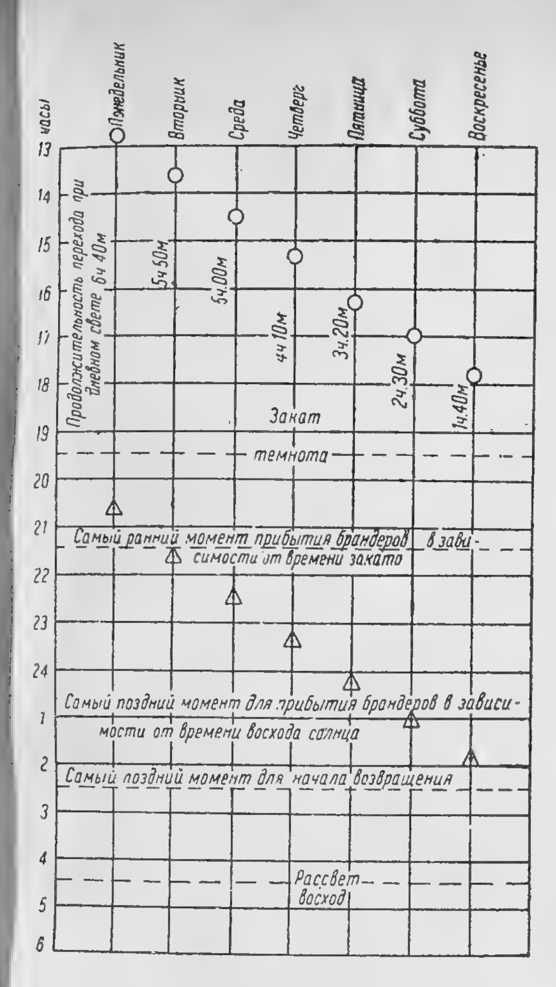



Рис. 8. Диаграмма расчета моментов, наиболее удобных для выполнения операции по закупорке Зеебрюгге в зависимости от времени полного прилива и темноты (составлена для середины апреля).

Данные для диаграммы. Закат в 19 час., рассвет в 4 час. 30 мин., темнота в 19 час. 30 мин., восход в 5 час. 00 мин., продолжительность перехода оперативной зоны — 2 часа, продолжительность атаки — 1,5 час., продолжительность возвращения оперативной зоной—2 часа. Моменты высокой воды обозначены — Δ.

Выводы. Удобный период длится со вторника до субботы включительно. В понедельник полный прилив слишком рано, в воскресенье слишком поздно.

Примечание. Во вторник около 6 час. поход должен совершиться при дневном свете. В субботу не остается времени в запас на случай опоздания.

Момент прибытия тоже определяется из условия прохождения опасной зоны после наступления темноты. Для этого атакующие суда должны вступить в опасную зону не раньше, чем через полчаса после заката, когда становится уже достаточно темно. Тогда к молу они смогут подойти не раньше, чем через два с половиной часа после заката.

В середине апреля солнце в этих широтах заходит примерно в 19 часов, а восходит около 5 часов.

Тогда получается, что самый ранний момент для прибытия брандеров будет 21 час 30 мин., а время ухода для всех остальных кораблей—не позже, чем 2 часа 30 мин. Значит условия видимости заставляют выполнить операцию в течение 5 ночных часов.

Из диаграммы, которую мы здесь помещаем, видно, что самыми удобными днями оказываются— среда, четверг и пятница. Но это еще не все. Нужно, чтобы при этом был ветер, позволяющий применить дымовые завесы, т. е., как уже говорилось, чтобы он дул в сторону берега. Это было весьма важное условие, так как по сути дела от применения дымовых завес зависел успех. Но этот ветер не должен быть слишком силен, чтобы не развести большую волну, ко-

торая помешала бы держаться в море многочисленным мелким судам, участвовавшим в операции.

Часто в Северном море легкий ветер сопровождается туманом, что является серьезным препятствием; наконец, дождь не допустил бы применения воздушных сил.

Вот та сумма метеорологических и астрономических условий, которые определяли собой требования к моменту начала операции.

**К чему сводилась операция.** Кратко формулируя все сказанное до сих пор о плане, приходим к следующей схеме выполнения операции:

1. Эскадра должна совершить переход открытым морем во вторую половину дня (после полудня и вечером).

2. Остановиться на несколько минут в 20 милях от берега Фландрии для высадки излишней команды с брандеров, отдачи буксиров и проверки направления ветра.

3. В это же приблизительно время должны начаться бомбардировка Зеебрюгге и Остенде с воздуха и вслед за ней — обстрел этих пунктов с мониторов и усиление огня тяжелой артиллерии сухопутного фронта.

4. Во время этих, как их называли англичане, диверсий эскадра приближается к месту назначения.

5. Со вступлением эскадры в зону огня германских батарей выпускаются вперед катеры для постановки дымовых завес, для торпедных атак на корабли, стоящие в гавани или выходящие из нее, а также для определения места нахождения всех нужных пунктов.

6. Немедленно по окончании бомбардировки штурмующие корабли подходят к молу и высаживают десантные части для атаки батарей мола.

7. Несколько минут спустя подводные лодки, подойдя под виадук, взрывают его. В то же время моторные катеры обстреливают среднюю часть мола из бомбометов.

8. Через 20 минут после момента, назначенного для прибытия к молу кораблей с десантом, брандеры проходят мимо маяка и устремляются к устью канала, завязывая перестрелку с береговыми батареями, защищающими канал.

9. Придя на место, брандеры затопляются поперек фарватера, а спасательные катеры, следовавшие за ними, снимают с них экипажи.

10. В то же время продолжаются всевозможные виды диверсии для увеличения шансов на спасение людей с брандеров.

11. Примерно через час после начала атаки мола корабли должны уходить.

## ГЛАВА III
## ПОДГОТОВКА К ОПЕРАЦИИ

Большая часть изложенных деталей плана была разработана уже в процессе подготовки, которая началась немедленно как только была утверждена Адмиралтейством общая схема плана, т. е. в первых числах декабря 1917 г. Всеми мероприятиями по подготовке

ведал командир Дуврского патруля со специально сформированным для этого небольшим штабом в Дувре.

**Подбор личного состава.** Рискованный характер операции и необходимость строжайшего соблюдения тайны заставляли очень осторожно подходить к вопросу об укомплектовании экспедиции личным составом.

Необходимо было укомплектовать экипажи пяти брандеров, трех десантных кораблей, двух подводных лодок и сформировать десантный отряд. Другими словами, нужны были люди для самых ответственных и опасных задач операции (остальные корабли могли участвовать в операции со своим штатным составом). Желательны были добровольцы, готовые на риск. Поэтому был принят такой порядок: каждый командир соединения Гранд-Флита и морской пехоты должен был дать определенное количество офицеров и команды. В соединениях производилась раскладка по кораблям и частям, и по усмотрению командиров отбирались добровольцы, подходящие по своим качествам. Им предлагался вопрос, готовы ли они принять участие в «рискованном предприятии». Больше ничего не сообщалось ни матросам, ни офицерам. Несмотря на это, добровольцев удалось набрать достаточное количество.

Офицеры, предназначенные командирами на брандеры и штурмующие корабли, были посвящены в тайну операции тотчас же по прибытии в Дувр. Вопросы старшинства и стажа при назначении этих командиров не играли почти никакой роли; основным признаком выбора служили личные качества. Например: брандером «Айфиджения» пришлось командовать в бою ст. лейтенанту с годичным сроком пребывания в чине.

**Состав и распределение десантного отряда.** Десантный отряд состоял из батальона моряков, укомплектованного главным образом добровольцами с кораблей Гранд-Флита, численностью около 500 человек, и 4-го батальона морской пехоты, общей численностью около 750 человек. Он распределялся следующим образом:

**«Виндиктив»**

Морской батальон,
Рота А,
Рота В,
2-й взвод роты С (подрывной роты) — 21 боец при одном офицере,
Опытовая партия (Experimental party).[1],
4-й батальон морской пехоты:
Рота В (Портсмутская),
Рота С (Плимутская),
Пулеметный взвод (четыре пулемета Льюжа).
Траншейно-мортирный взвод (две 190 *мм* и одна 280 *мм* гаубицы, два 40 *мм* автомата, две мортирки (Стокса).

[1] Эта партия состояла из 2 офицеров и 34 бойцов, выделенных из состава „Опытовой станции Адмиралтейства“ (Admiralty Experimental Station) в Стратфорде, и предназначалась для действий огнеметами (двумя неподвижн.—на „Виндиктиве“ и несколькими переносными), а также фосфорными гранатами и т. п.

«Айрис»

Рота А 4-го батальона морской пехоты (Чатамская).

Рота Д морского батальона.

Две мортирки Стокса (из состава артиллерии морской пехоты).

«Дэффодил»

1-й и 3-й взводы роты с морского батальона (подрывной) — 29 бойцов при одном офицере.

Командиром морского батальона был назначен кэптен (капитан 2 ранга), Галага, (Halahan) батальона морской пехоты—лейтенант—полковник Эллиот.

**Специальная подготовка.** Специальная подготовка 4-го батальона морской пехоты началась 25 февраля, морского батальона — 1 марта 1918 г. Моряки проходили подготовку в Чатаме под наблюдением и при консультации сухопутных офицеров; там же обучалась и подрывная рота.

Пехотинцы и артиллеристы корпуса морской пехоты тренировались в своих «депо»—в Чатаме, Портсмуте и Плимуте.

Основное содержание подготовки десантного отряда заключалось в обучении ночному бою. Люди тренировались в метании ручных гранат, в штыковом бое и в разных видах атак на окопы.

Так как некомандный состав в этот период подготовки еще не был поставлен в известность о сущности предстоящей операции, то лейтенант-полковник Эллиот обучал своих людей, расстилая на местности полосы холста, обозначавшие различные части Зеебрюггского мола.

При этом окружающее население, которое видело занятие, недоумевало, а сами обучаемые считали, что полосы обозначают какую-то неприятельскую сухопутную позицию.

**Подготовка корабельного состава.** Параллельно тренировке личного состава шла работа и в других отраслях подготовки. В Чатаме шло оборудование и вооружение «Виндиктива» и брандеров, в Портсмуте — «Айрис», «Дэффодил» и подводных лодок.

Корабли совершенно меняли свой вид. На «Виндиктиве», как уже говорилось, по левому борту на половину ширины корабля был устроен спардек; на него с верхней палубы вели три широких трапа, по которым десант мог быстро подняться с верхней палубы к откидным сходням, установленным на спардеке. Грот-мачту [1] срезали и часть ее укрепили горизонтально на верхней палубе в корме, так что она выступала за левый борт и служила в качестве отвода, т. е. для того, чтобы, приставая к молу или отходя от него, корабль не мог навалить кормой на стенку и тем повредить левый винт. Фок-мачту [2] срезали до половины.

Чтобы при швартовке к каменной стенке не повредить борт корабля, были изготовлены специальные кранцы. Особенно больших размеров кранец был подвешен на баке, [3] куда должен был прийтись первый, самый сильный удар при швартовке.

---

[1] Грот-мачта—вторая мачта, считая с носа корабля.

[2] Фок-мачта—передняя мачта.

[3] Бак—передняя часть верхней палубы корабля.

Помимо артиллерии, установленной на марсе, на «Виндиктиве» была оставлена большая часть его основной артиллерии (152 *мм* орудия) на случай встречи с неприятелем в море или неприятельской атаки во время стоянки у мола.

Для обстрела батареи, предполагавшейся на внутренней оконечности мола, кораблей в гавани, а также шлюзов и авиабазы были установлены уже упомянутые гаубицы: одна—280 *мм* и две 190 *мм* с командой из состава морской пехоты. Кроме того, по левому борту установили 10 пулеметов и 4 мортирки Стокса (бомбометы).

Наконец, на мостике были установлены два больших огнемета.

На брандерах были оборудованы дополнительные посты управления кораблем; сняты торпедные аппараты; часть же артиллерии была оставлена для борьбы с неприятельскими батареями и кораблями, которые могли бы встретиться на пути. Трюмы были загружены мешками с сухим цементом. В междудонном пространстве в нескольких местах поместили подрывные заряды для взрыва днища. Провода электрических запалов были выведены наверх в боевую рубку и в дополнительный пост управления. Из этих двух пунктов можно было подорвать днище и затопить корабль. Мачты были срезаны.

Подготовка подводных лодок «С-1» и «С-3» состояла в установке на них гиро-рулевых, т. е. гироскопических приборов, автоматически удерживающих корабль на заданном курсе; кроме того, они загружались взрывчатым веществом.

**Подготовка к использованию дымовых завес.** Широкое применение дымовых завес было главнейшим из новшеств, которыми Зеебрюггская операция отличалась от предшествовавших ей блокировочных операций.

Можно утверждать, что постановка дымовых завес являлась главным воздействием на противника, которое обеспечивало подход всех атакующих сил к местам назначения от губительного, непреодолимого другим способом огня немецких береговых батарей.

На подготовку к использованию их было устремлено особое внимание. Учитывалось, что дымовая завеса—оружие обоюдоострое, ослепляющее врага, но могущее ослепить и того, кто ею пользуется.

Поэтому с самого начала и было твердо решено, что завесы можно будет использовать только тогда, когда ветер будет нести дым на неприятеля, т. е. дуть от северных румбов.

Хотя дымовые завесы в 1918 г. уже не были новинкой и применялись как в действиях у фландрского побережья, так и на сухопутных фронтах, однако, у них было еще много недостатков. Одним из главнейших недостатков было пламя, которое образовывалось при постановке завес, ввиду того, что дым получался от сжигания фосфора. Особенно неприемлемо было пламя во время ночных действий. Поэтому Кийс организовал в Дувре специальную лабораторию для разработки других способов получения дымов, а также такой новой аппаратуры, как огнеметы.

Непосредственным руководителем этого дела был командир одного из авиационных отрядов Брок, талантливый, разносторонний изобретатель.

Под его руководством и был разработан способ получения стойкого дыма с помощью хлорсульфоновой кислоты без всякого пламени. Стойкость вновь полученных завес была такова, что однажды во время испытаний туман «производства Дуврской фабрики» держался в проливе около трех суток, что вызвало немало крепких слов по адресу «фабрикантов погоды» со стороны капитанов судов, попавших в этот туман.

Интересно отметить, что для операции потребовалось тогда 82 тонны хлорсульфоновой кислоты.

**Навигационная подготовка операции.** Помимо работы, которая шла в портах и адмиралтействах, подготовка операции требовала еще и навигационного обеспечения перехода экспедиции к месту назначения.

Задача была решена штабом Кийса с помощью двух прикомандированных к нему офицеров гидрографической службы. Большая часть водного района, по которому предстояло пройти отряду Кийса, была заново обследована и промерена.

Работа эта была нелегкая и опасная. Нередко гидрографическим судам, занимавшимся промером, приходилось подолгу находиться в зоне огня германских батарей, отмечая места передвинувшихся мелей, занося на карту затонувшие суда, мешающие судоходству и т. д. В результате этих работ были поставлены малозаметные для неприятеля навигационные знаки, которые должны были быть заменены буями уже непосредственно перед самой операцией. Поставленные заблаговременно крупные и хорошо заметные знаки несомненно первым делом привлекли бы внимание противника, который мог их передвинуть на одну-две мили, и тогда эти буи кроме вреда ничего не принесли бы.

Весьма тщательному обследованию подверглось также течение, вызываемое приливами и отливами и направленное параллельно бельгийскому берегу.

При обычных условиях небольшая ошибка в оценке скорости течения не имела бы значения, так как даже ночью свет маяка, входных огней, а в туман — звук колокола или сирены помогли бы кораблеводителю исправить свою ошибку. Но в условиях описываемой операции, разумеется, нечего было рассчитывать на чью-нибудь навигационную помощь, и каждая, даже маленькая, ошибка была бы совершенно непоправима; в лучшем случае она вела бы к задержкам и опозданиям, а значит и к нарушению согласованности действий отдельных участников операции.

Таковы были меры по навигационному обеспечению перехода.

Дальнейшие события показали, что Зеебрюггская группа кораблей дошла до места назначения благополучно.

Остендские же брандеры не попали во вход, а выскочили на берег: буй на банке Строом был переставлен немцами на 1,2 мили. Работа по навигационному обеспечению не была здесь доведена до конца: положения буя не проверили. «Какой позор для Британского

флота попасться в такую глупую ловушку» — замечает Бэкон в своем труде «Дуврский патруль». [1]

Таким образом, итог показывает, что принятых мер навигационного обеспечения было недостаточно. Бэкон в своей книге приводит некоторые другие рекомендованные им методы плавания в конкретной обстановке фландрского побережья. Это, во-первых, так называемый «Способ туго натянутой нити» (см. выше), во-вторых, способ постановки светящихся буйков за кормой, что обеспечивало с точностью до нескольких градусов кормовой створ и давало достаточную уверенность в своем курсе при течении и в дыму.

Почему Кийс пренебрег способами, разработанными его предшественником — сказать трудно; отказ от применения этих способов, хотя бы в качестве контрольных, совершенно не обоснован.

**Мины.** За три с половиной года войны обе стороны поставили немало мин в тех водах, по которым теперь предстояло пройти кораблям экспедиции. Некоторые из этих мин могли оказаться на пути движения кораблей, передвинутые приливным течением. Поэтому в подготовку к операции было включено траление.

**Организация управления.** Одновременно с остальными видами подготовки шла и подготовка организационная. Вопрос организации выполнения был исключительно труден: ведь нужно было согласовать действия 165 кораблей.

Начало и конец каждой из атак должны были быть строго согласованы между собою.

Если бы, например, обстрел с мониторов или бомбардировка с воздуха затянулись дольше известного момента, то корабли с десантом и брандеры рисковали попасть под свои снаряды; брандерам не было смысла подвергать себя огню батарей мола, прежде чем десант отвлечет на себя внимание этих батарей; самолеты, летящие со скоростью около 100 миль в час, не могли следовать за флотилией, имеющей только одну десятую этой скорости, и т. д.

Могло быть только два способа достигнуть согласованности: управлять всей операцией с помощью сигналов или же провести ее по заранее составленной *плановой таблице*, расписав все действия по времени.

Первый способ был явно неприменим: сигналы световые или по радио были бы замечены неприятелем, который определил бы по ним приближение атакующих сил. Во время самого боя при грохоте орудий, между проблесками залпов в дыму, любые средства связи могли оказаться недействительными. Поэтому от управления с помощью сигналов отказались.

Но и способ плановой таблицы, который был принят, требовал самого тщательного рассмотрения всех обстоятельств перехода морем и различных фаз операции. Брандеры могли пройти в устье канала только во время прилива, но приливы происходят не в одно и то же время каждый день; значит для каждого дня моменты начала различных фаз операции должны были быть разные. Понятно, что при таком способе согласования от каждой единицы требова-

---

[1] Дуврский патруль, перевод с англ. Гвиз, 1937 г., стр. 214.

лась величайшая точность. Расчет времени, потребного для действий отдельных частей, приходилось производить крайне скупо. Для примера следует указать, что брандеры должны были пройти мимо мола после 20 мин. после подхода к молу «Виндиктива». За эти 20 мин. «Виндиктив» должен был подойти к стенке, высадить десант, который в свою очередь должен был успеть оказать воздействие на батареи мола настолько, насколько этого требовала безопасность брандеров.

Плановая таблица должна была также учитывать вероятность непредвиденных задержек.

В результате разработки вопроса о применении плановой таблицы был принят такой способ: на пути перехода экспедиции морем было намечено несколько контрольных точек, обозначенных буями, специально поставленными гидрографами, о работе которых мы уже говорили. Эти точки значились под литерами «А», «В», «С» и т. д. до *g* (см. рис. 25).

В плановой таблице были указаны моменты, когда должны быть пройдены эти точки отдельными отрядами экспедиции.

Командующий операцией мог в случае опоздания группы главных сил в какую-нибудь из точек перенести условный момент начала счета времени («нулевое время»). Сообразно с этим изменились бы и моменты начала и конца отдельных атак.

Пункт «D» находился перед границей опасной зоны; здесь назначена была остановка для высадки избытка команды с брандеров и для отдачи буксиров, на которых до этого места должны были итти подводные лодки, катеры и другие малые корабли.

В пункте «D» расходились пути Зеебрюггской и Остендской групп; он был выбран с таким расчетом, чтобы от него обе части экспедиции могли дойти до мест назначения одновременно. В этом же пункте начиналось «нулевое время», т. е. от момента прохождения через него отсчитывалось время до всех остальных моментов операции. В случае какой-нибудь задержки флагман мог сигналом изменить «нулевое время», т. е. перенести начало моментов.

Помимо общей плановой таблицы каждый из кораблей получал особую инструкцию, в которой указывалось, что нужно делать в случае разных обстоятельств, которые можно было предвидеть. Но в общем эти инструкции не должны были стеснять проявления инициативы со стороны командиров отдельных кораблей. Кийс даже специально указывал командирам, что от них потребуется быстрота решений и самостоятельность в оценке обстановки.

Первоначально Кийс хотел управлять операцией с «Виндиктива»; но затем, считая, что в таком случае он будет слишком связан и не сможет выбрать места по обстановке, решил держать свой флаг на эскадренном миноносце «Уорвик» (Warwick).

Командиром «Виндиктива» был назначен кэптен (капитан 2 ранга) Карпентер. Но старшим в группе считался не он, а находившийся на борту «Виндиктива» кэптен Галаган, командир морского батальона.

Силы, назначенные действовать против Остенде, принадлежали главным образом к составу Дюнкеркского отряда. Поэтому во

главе их и был поставлен командир этого отряда коммодор (капитан 1 ранга) Лайнс, державший свой флаг на лидере «Фокнор» (Faulknor). Два брандера и сопровождавшие их два миноносца шли до точки «g» с отрядом Кийса.

В подготовительный период штабу Кийса пришлось много поработать. Поездка в Гранд-Флит, заседания и совещания, посещения оборудуемых кораблей, испытания дымовых завес, рекогносцировочные полеты заполняли почти все время.

**Оперативное развертывание.** 4 апреля 1918 г. подготовка была закончена. Корабли группы были переведены в пункты ожидания.

Для стоянки ядра группа — брандеров и «Виндиктива» — был избран Суин-Дип (Swin Deep)—уединенная якорная стоянка в устье Темзы у побережья графства Эссекс, расположенная вдали от населенных пунктов. К этому отряду на время стоянки был прикомандирован в качестве корабля-базы старый линейный корабль «Индостан». (Hindustan). Вскоре подошли в Суин «Айрис» и «Дэффодил».

Этот отряд представлял собою необычное зрелище: «Виндиктив» с его сходнями, висящими под бортом, брандеры без мачт с трубами, казавшимися вследствие этого очень толстыми, совсем невоенные «Айрис» и «Дэффодил». Лишь один «Индостан» среди этой пестрой компании имел вполне достойный вид.

Морская пехота прибыла несколько позже. Ей пришлось изрядно постранствовать: сначала ее отправили в один из южных пунктов, чтобы создать впечатление, что она идет во Францию; только командный состав знал истину. Пароход, на который производилась посадка, был нагружен ящиками с боеприпасами и продовольствием, адресованными в порты Франции.

Пароход отошел и направился к французскому берегу, но вскоре курс был резко изменен. Среди личного состава немедленно разнесся слух, что корабль идет не во Францию, а в каком-то другом направлении. Любопытство людей было напряжено до крайности. Все столпились на палубе, стараясь разрешить загадку. День был туманный и дождливый, и берегов не было видно.

Командный состав хранил молчание. После недолгого плавания транспорт убавил ход и остановился. В тумане виднелись «Айрис» и «Дэффодил». Батальон был пересажен на эти корабли, и путешествие продолжалось. Наконец показалась флотилия странного вида: крейсеры без мачт, какой-то корабль, смахивающий на нечто вроде угольщика; это были брандеры и «Виндиктив». Затем увидели «Индостан» — единственный корабль, который сохранил свой прежний вид. На нем-то и размещена была большая часть прибывших. Остальные были высаждены на «Виндиктив».

В таком неведении весь некомандный состав пробыл до вечера следующего, после прибытия, дня, когда, наконец, всем было объявлено, в какой именно операции они должны будут принять участие. Была подробно разъяснена роль и задача «Виндиктива» и других кораблей, а также общий ход операции.

Начался период ожидания, в течение которого продолжалась по мере возможности тренировка личного состава и испытания материальной части.

Собственно говоря, экспедицию нельзя еще было считать вполне готовой, хотя корабли были снаряжены, вооружены и уже собрались в Суине. Требовалось еще произвести испытания машин, выверку компасов, пройти практические стрельбы. Личному составу, кроме обучения, пройденного в период подготовки, надо было еще напрактиковаться в применении различных специальных средств, как-то: подъемных сходен, кошек для швартовки у мола и т. д.

По данным, полученным с помощью фотографирования с самолетов, была сделана модель мола из пластилина, и личный состав изучал на ней расположение построек и предстоявшие действия на молу. Но, конечно, действительность ставила определенные границы для практики, которая была бы желательна; нельзя было, например, практиковаться в затоплении брандеров и даже просто в приставании к молу, так как молы имелись лишь в оживленных портах, где такие упражнения привлекали бы внимание и содействовали бы раскрытию тайны.

Остальные силы, участвовавшие в операции, были в ожидании операции распределены по базам следующим образом:

В Дувре:

1) Эскадренные миноносцы: «Уорвик» (флаг в.-адм. Кийса), 10 эскадренных миноносцев для охранения Зеебрюггской группы, 2 эсминца для охранения Остендской группы: крейсер «Эттентив» и четыре эскадренных миноносца для дальнего дозора; мониторы «Эребус» и «Террор» с тремя эскадренными миноносцами.

2) Подводные лодки «С-1» и «С-3» для взрыва виадука в Зеебрюгге и при них катер для снятия экипажей лодок.

3) Колесный тральщик «Лингфильд» для конвоирования торпедных катеров и приема экипажей, нужных только для перехода.

4) Пять моторных катеров для снятия излишков экипажей с брандеров.

5) 18 торпедных катеров.

6) 28 моторных (сторожевых) катеров для постановки дымовой завесы у Зеебрюгге и спасения экипажей брандеров после их затопления.

В Дюнкерке:

1) Мониторы «Маршал Сульт», «Лорд Клайв», «Принс Юджин», «Дженерал Кроуфорд», «М-21», «М-24», «М-26» для бомбардировки Остендских батарей.

2) 5 английских эскадренных миноносцев для охранения брандеров у Остенде.

3) 3 английских и 4 французских эскадренных миноносца для охранения мониторов.

4) 6 английских сторожевых моторных катеров при больших мониторах.

5) 18 сторожевых и 6 торпедных катеров (английских) для постановки дымовых завес у Остенде и для спасения экипажей Остендских брандеров.

6) 4 французских малых миноносца.

7) 4 французских сторожевых катера при мониторах «М-21», «М-24» и «М-26».

В Гарвиче.

Отряд Тирвита — 7 легких крейсеров, два лидера и 14 эскадренных миноносцев—для прикрытия операции с севера.

**Меры сохранения тайны.** Внезапность была одним из важнейших условий успеха операции. Понятно отсюда, какое большое значение имело сохранение в тайне всего предприятия. Когда сущность операции стала известной всему личному составу, был принят ряд мер по сохранению тайны. Все сношения с берегом были прерваны. Даже больных не направляли в береговые госпитали, а оставляли на «Индостане». Переписка разрешалась, но письма сначала должны были проходить цензуру, а затем, когда выяснилось, что выполнение операции затягивается, было разрешено посылать только так называемые «полевые открытые письма» с готовым текстом в роде: «Я совершенно здоров». «Я не совсем здоров». «Я получил выше письмо». «Я не получил вашего письма» и т. д.

ГЛАВА IV

## ДВЕ ПЕРВЫЕ ПОПЫТКИ

**Первый выход.** 4 апреля все было готово. Приближался благоприятный в отношении прилива период (10—14 апреля), а погода не обещала ничего хорошего. Личный состав нервничал. Возникли опасения, что операция вступает в полосу бесконечных отсрочек. Боялись, что операцию постигнет судьба большого десанта на фландрское побережье, к которому долго готовились, но который так и не был осуществлен.

Первый день первого благоприятного периода—10 апреля—был определенно неблагоприятен: дул свежий ветер, стихший только к утру второго дня.

11 апреля виды на погоду улучшились. Было отдано приказание поднять пары и сделан сигнал начала операции. Все пришло в движение. Лишние вещи были сданы на портовые суда, закончили последние приготовления, подобрали якорные канаты, и по сигналу «сняться с якоря» отряд двинулся в путь, провожаемый приветствиями с «Индостана». «Айрис» и «Дэффодил» были высланы вперед с расчетом, чтобы «Виндиктив», выйдя в открытое море из полосы прибрежных мелей, мог взять их на буксир.

Эскадра построилась в кильватерную колонну, имея головным «Виндиктив». Дул легкий ветерок. Море было совершенно спокойно. Оставив позади себя мели, «Виндиктив» взял на буксир «Айрис» и «Дэффодил», и эскадра продолжала свой путь к рандеву «А», где должна была состояться встреча с Кийсом и присоединение кораблей Дуврского отряда. По пути встретили много торговых пароходов, среди которых были и нейтральные.

Наконец, подходя к пункту «А», увидели катеры. В назначенное время отряд застопорил машины. Кийс, подойдя на эскадренном миноносце «Уорвик», занял место в голове эскадры. Катеры были взяты на буксир брандерами и миноносцами и точно в назначенное время эскадра двинулась дальше.

**Приготовления к бою.** На кораблях начались последние приготовления перед боем. На «Виндиктиве» роздали неприкосновенные порции и индивидуальные пакеты, проверили ручное оружие, изготовили боезапас. Проверили подъемные сходни, изготовили к бою пушки, гаубицы и огнеметы. На случай пожара по палубам раскатали шланги, а в наиболее опасных местах приготовили огнетушители.

В боевой рубке был помещен двойной запас карт, а на случай, если бы все карты были во время боя уничтожены или весь штурманский персонал выведен из строя, на внутренней стенке боевой рубки краской были нанесены курсы, которыми корабль должен был уходить обратно.

Пункты «В» и «С» были пройдены точно по расписанию. Ветер становился порывистее. Появилось опасение за выполнимость операции. Наступили сумерки, сменившиеся вскоре темнотой. Ночь была темная. Справа увидели отдаленные проблески света. Их замечали все больше и больше. Повидимому, это были прожекторы в Остенде. Их лучи поднимались к небу. «Наши воздушные силы открыли бал» — пишет Карпентер. «Был совершенно ясно слышен грохот орудий и проблески выстрелов. Затем вступил в игру и Зеебрюгге».

Взвивались ракеты. Орудийный огонь становился все сильнее.

Очевидно, 65 авиационный отряд из Дюнкерка, согласно плановой таблице, атаковал противника сверху.

В точке «D» эскадра остановилась для высадки излишков команды и для отдачи буксиров, на которых шли малые корабли.

Ветер в это время стих, но раньше, чем отряд снова дал ход, он задул опять, на этот раз с юга.

Кийс оказался в затруднительном положении. Требовалось решение и притом немедленное. Характер операции не позволял медлить. Условия были благоприятны для продолжения операции, кроме ветра, направление которого сейчас не позволяло использовать дымовые завесы. Приближаться к береговым батареям с многочисленными незащищенными кораблями без прикрытия дымом означало риск пойти на чистое избиение.

Но против отмены операции можно было тоже выдвинуть немало доводов: ветер мог еще перемениться, большая часть перехода осталась позади, до цели оставалось каких-нибудь 20 миль, воздушная атака была в полном ходу, вот-вот должна была начаться бомбардировка с мониторов; эскадру видели торговые корабли, в том числе нейтральные, сохранение тайны и обеспечение внезапности при повторении операции становились проблематичными.

Все было за продолжение операции, мешал только ветер.

Было над чем задуматься.

**Отмена операции.** Кийс приказал прервать операцию. Предаваться разочарованию было некогда. Предстояла нелегкая задача: колонне из 77 кораблей[1] темной ночью, без огней в водах, изо-

---

[1] Остальные 78 шли отдельно.

билующих всякими опасностями, предстояло повернуть на обратный курс. Правда, на случай поворота на обратный курс ночью была разработана специальная инструкция. Однако, в момент поворота «тесная компания кораблей стала слишком тесной для комфорта — замечает Карпентер. Мы интересовались, какой именно из катеров мы пустим ко дну первым». Но все обошлось относительно благополучно. Только один из катеров ввиду неминуемой опасности столкновения открыл на мгновение свои ходовые огни. Немедленно другие корабли последовали его примеру, и через несколько секунд вся колонна была освещена. Тогда последовал приказ: «Выключить огни» и все снова погрузилось в темноту.

Англичане утешались тем, что неудачная попытка имела некоторое положительное значение для экспедиции, так как позволила практически проверить всю организацию и ее дефекты, а также и качества командиров кораблей, особенно катеров. Последними командовали преимущественно офицеры резерва и кадровое офицерство, видимо, не было склонно доверять их военным качествам. Однако, несколько случаев инициативы, проявленной командирами катеров, заставили изменить взгляд на них. Приведем здесь два из этих случаев.

Во время поворота эскадры один из торпедных катеров («С.М.В.»), столкнувшись с кем-то, получил пробоину в носовой части. Одна-две минуты и катер пошел бы ко дну, если бы не находчивость его командира: он приказал одному из своих матросов сесть на эту дыру, а затем увеличил ход. На большом ходу носовая часть этих катеров выходит из воды. Поэтому, когда катер развил скорость в 27 узлов,[1] пробоина очутилась над водой и матрос, исполнявший обязанности пластыря, мог спокойно оставить свой необычайный пост. Так как при этом командир катера не желал отделяться от эскадры, которая шла со скоростью 10 узлов, то не имея возможности замедлить ход, он кружился вокруг остальных 76 кораблей до рассвета.

У другого «С.М.В.» вскоре после выхода из Дувра испортился мотор. Командир катера, молодой офицер, попросил встретившийся тральщик отбуксировать катер обратно в Дувр. Починившись здесь, он через пять часов вышел снова и полным ходом пошел прямо в Зеебрюгге, рассчитывая, благодаря своей скорости, прибыть вовремя. 60 миль напрямик через сети, мины, мели он покрыл меньше, чем за два часа. Когда он приближался к месту назначения, воздушная атака была в разгаре. Светили прожектора, небо пронизывали рвущиеся снаряды и ракеты. Внезапно из темноты выросли какие-то темные силуэты. «Здания впереди», — крикнул вперед смотрящий. Командир скомандовал: «Лево на борт и стоп»; осмотревшись, узнали Бланкенбергскую башню. Немедленно повернули к Зеебрюгге и через несколько минут были у мола. Здесь, к его удивлению, было спокойно. Не было заметно ни дымовых завес, ни движения на молу. Внезапно катер был обстрелян вынырнувшим из темноты судном. Увернувшись от огня, командир

[1] Около 50 *км* в час.

катера решил, что ему остается только вернуться в Дувр, и катер снова прямым путем помчался обратно. Полное путешествие в оба конца он совершил скорее чем его сотоварищи, которые шли с главными силами.

**Отрицательные последствия первой попытки.** Так выглядит первая попытка заблокировочной операции в описании Карпентера. Но иначе выглядят события этой ночи в книге германского капитана Шульца.

Немецкий автор сообщает, что в ночь с 11 на 12 апреля береговые батареи Остендского участка обстреливались мониторами, сделавшими 60 выстрелов, и сухопутными батареями Изерского участка фронта. Одновременно были замечены катеры, ставившие дымовую завесу вдоль побережья, гавань же и шлюзы Зеебрюгге подверглись бомбардировке с воздуха и ярко освещались парашютными светящими бомбами.

Затем все прекратилось, но в эту же ночь в руки немцев попал торпедный катер «СМВ-33», выскочивший на берег неподалеку от входа в гавань Остенде. На катере оказались документы, из которых командир германского морского корпуса, возглавлявший береговую оборону Фландрии, узнал, что англичане готовят какую-то крупную операцию на фландрском побережье. Поэтому 12 апреля 1918 г. он отдал приказ о приведении частей береговой обороны всего района в состояние повышенной готовности.

Таким образом, в своем выводе мы можем считать, что в результате первой попытки тщательно оберегаемая тайна операции оказалась частично выданной врагу. И хотя внимание немцев, как показало дальнейшее, было привлечено к Остенде, но все-таки операция перестала быть для них неожиданной.

Несомненно и то, что на малые корабли следует давать только самые необходимые документы, которые непосредственно к ним относятся. При этом надо обеспечить возможность их быстрого уничтожения. Наконец, личный состав должен быть воспитан так, чтобы не отдавать такие исключительно важные документы врагу.

**Вторая попытка.** Прошло еще два дня. Погода продолжала оставаться неблагоприятной. Но 13 апреля ветер снова задул с севера. Опять было отдано приказание начать операцию. Снова отряд покинул Суин. И опять он встретил много торговых судов, экипажи которых толпились на палубе, наблюдая необычайную эскадру.

Снова открыла огонь сухопутная артиллерия на фронте реки Изер.

Прошли миль двадцать. Ветер постепенно усиливался и достиг такой силы, что катерам и малым кораблям стало трудно держаться в море. Кийсу не оставалось ничего, как снова отложить операцию. Корабли вернулись в базы.

Итак, первый период совпадения высшей точки прилива с ночными часами миновал. В ожидании следующего периода — 22—28 апреля — была возобновлена тренировка. В Суин пришел второй линейный корабль — «Доминион» (Dominion) для того, чтобы облегчить условия жизни на перенаселенном «Индостане». Пользуясь опытом двух попыток, приступили к переработке приказов и наста-

влений. Производились новые испытания дымовых завес. Переработка, печатание и рассылка новых документов, в том числе новой плановой таблицы, заняли два — три дня. Опыт показал, что даже днем, но при плохой видимости, было возможно совершить переход скрытно. Поэтому решили, в случае, если погода будет мглистая, использовать и дни менее выгодные в отношении длительности дневного перехода. Естественно, что если бы такой день оказался ясным, от начала операции пришлось бы отказаться.

Немцы во время второй попытки снова зарегистрировали открытие огня сухопутной артиллерией союзников по береговым батареям Остендского участка и, что самое главное, обнаружили вновь поставленные англичанами буи на подходах к гавани.

Все это, особенно в связи с неблагоприятным для союзников ходом дел на сухопутном фронте, подтверждало уверенность германского командования в том, что противник собирается предпринять операцию крупного масштаба против фландрского побережья.

## ГЛАВА V

## ВЫХОД В ОПЕРАЦИЮ

**Погода.** На рассвете 22 апреля 1918 г. стояла тихая, безветреная погода. Вскоре после рассвета поднялся легкий северный ветерок. Постепенно усиливаясь, он превратился в ровный, устойчивый северный ветер, который вскоре разогнал обычный утренний туман, так что часам к 8 установилась прекрасная видимость. К полудню ветер отошел к N0. Метеорологические данные были благоприятны: изменения ветра не предвиделось, к вечеру ожидалось наступление облачности.

Таким образом, метеорологические условия складывались в пользу начала операции за исключением видимости, которая была слишком велика.

В этот день, как видно из диаграммы, большую часть перехода предстояло проделать при дневном свете, так что отряд мог быть замечен разведкой противника — воздушной, подводной или надводной.

**Противник.** В тот же день 22 апреля 1918 г., когда решался вопрос о начале Зеебрюггской операции, главные силы германского флота — флот открытого моря — совершали свой последний в эту войну выход в Северное море. Целью выхода было нападение на так называемый «Скандинавский конвой» — группы торговых судов, которые поддерживали сообщение между Англией и Норвегией под непосредственным прикрытием вспомогательных крейсеров и миноносцев и при обеспечении более крупными силами флота — линейными крейсерами и кораблями — от нападения надводного противника.

Командующий германским флотом Шеер рассчитывал отрезать и уничтожить превосходными силами часть линейных сил английского флота.

22 апреля из норвежского фиорда Сельфеорд вышел в Англию конвой в составе 34 пароходов под непосредственной охраной одного вспомогательного крейсера и двух эскадренных миноносцев и под прикрытием 2 эскадры линейных крейсеров и 7 эскадры крейсеров.

Однако, выход германского флота в это время (22 апреля) еще не был обнаружен и влияния на решение Кийса не оказал.

По фландрскому театру у англичан имелись сведения о том, что фландрская флотилия миноносцев возвратилась в Германию и что в Зеебрюгге осталось лишь несколько малых миноносцев. Таким образом, возникло сомнение, есть ли объекты для заблокирования. Однако, и это обстоятельство не повлияло на решение Кийса.

На самом деле в этот день в Брюгге находилось 7 подводных лодок и 6 малых миноносцев типа «А».[1] На Зеебрюгге базировалось еще 7 таких же миноносцев и 7 эскадренных миноносцев; из них в ночь операции стояли, ошвартовавшись, у мола (конечно, с внутренней стороны) три эскадренных миноносца и четыре малых. В море находилось одиннадцать подводных лодок фландрской флотилии.

Никаких минных заграждений перед гаванями немцами поставлено не было.

**Выход.** Благоприятная погода, которой ждали так долго и которая имела такое решающее значение в операции, решила дело: Кийс еще раз отдал приказание начать операцию (см. рис. 25).

В 13 час. 10 мин. почти одновременно снялись в Дувре мониторы «Эребус» и «Террор» с тремя миноносцами и в Суине—группа брандеров с «Виндиктивом» во главе.

В 14 час. вышел из Дувра Кийс на «Уорвике», остальные 10 миноносцев Зеебрюггской группы, подводные лодки «С-1» и «С-3», шедшие на буксире миноносцев «Мансфильд» и «Трайдент», 18 торпедных и тридцать три сторожевых катера.

В это время видимость ухудшалась. Тучи заволакивали небо, и к 16 часам солнце вовсе скрылось за ними.

В 16 час. 53 мин. флотилия собралась в рандеву «А» и построилась в три колонны. «Уорвик» занял место во главе южной колонны.

Легкий крейсер «Эттентив» с четырьмя миноносцами под командой коммодора Бойля, выйдя из Дувра несколько раньше, шел южнее и впереди главных сил экспедиции.

61 авиационный отряд и разведывательные самолеты Дуврского патруля экскортировали флотилию Кийса до темноты (до 19 ч. 30 м.).

От ушедших вперед кораблей дозора и мониторов донесений о встрече с дозорами противника не поступало.

На кораблях шли последние приготовления: развертывались боевые перевязочные пункты, распределялись индивидуальные пакеты, раскатывали пожарные шланги, приготовляли аварийное освещение (фонари со свечами), проверяли электрическую проводку, исправ-

---

[1] Водоизмещение 220 *т*, длина 50 *м*, ширина 5,3 *м*, осадка 1,83 *м*.

ность дымовой аппаратуры и огнеметов, осматривали оружие, изготовляли боезапас; люди переодевались в чистое белье.

В 19 час. 30 мин. вышли из Гарвича 23 корабля Тирвита, прикрывавшие операцию с севера.

Отряд кораблей из Дюнкерке под командой коммодора Лайнса (мониторы для обстрела Остенде, английские и французские миноносцы для их прикрытия, сторожевые и торпедные катеры) вышел в 20 час. 35 мин.

**Проход точки «С». Дождь.** В 20 час. 45 мин. главные силы прошли контрольную точку «С», находившуюся в 28 милях от Зеебрюгге. Начал накрапывать дождь, но состояние моря и ветер были попрежнему благоприятны; Кийс сделал предусмотренный планом сигнал по радио о том, что операция состоится.

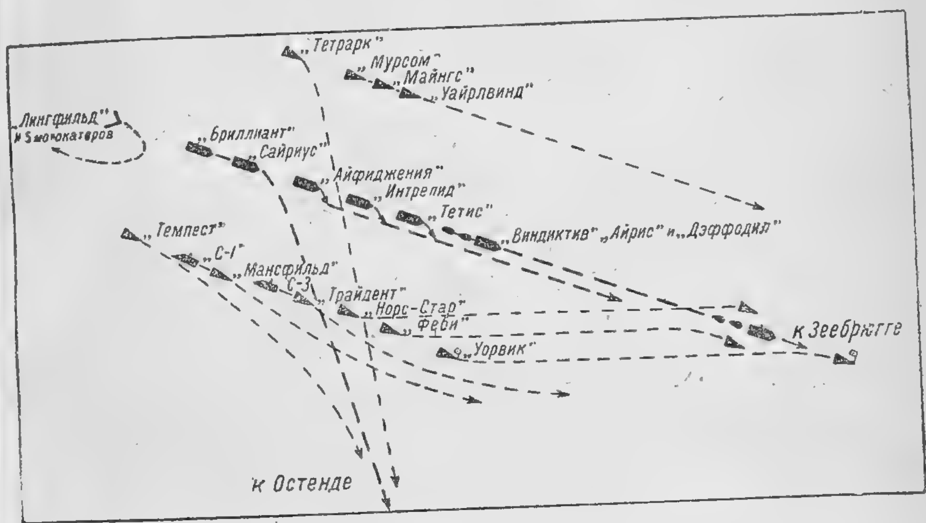



Рис. 9. Схема развертывания ударной группы в 22 часа 30 мин. 22 апреля 1918 г.

Однако, дождь повлек за собой два последствия: во-первых, затянулось начало бомбардировки с мониторов, которым было трудно определить свое место из-за уменьшения видимости; во-вторых, становилась невозможной бомбардировка с воздуха и, таким образом, нельзя было рассчитывать на то, что к моменту подхода кораблей к молу авиация отвлечет внимание противника и заставит личный состав батарей укрыться в блиндажах.

**Проход точки «D». Перестроение в ордер приближения.** В 21 ч. 55 мин. главные силы пришли в точку «D» (в 17 милях от Зеебрюгге); отставания от плановой таблицы не было; поэтому изменения нулевого времени не последовало, о чем соответствующим сигналом были извещены все корабли. Вслед за тем флотилия остановилась на 15 мин. у прохода через минное заграждение, обозначенное пришедшими сюда раньше эсминцами отряда коммодора Бойля. Здесь были сняты катерами излишки команд с брандеров «Айфидженя»

и «Тетис»; катер, назначенный снимать команду «Интренида», в темноте не мог его найти, почему вся команда «Интренида» и осталась на корабле.

Торпедные катеры отдали буксиры, на которых их вели миноносцы.

Флотилия перестроилась из походного ордера в «ордер приближения» и пошла дальше в точку «*g*» (см. рис. 25).

**Развертывание для удара.** В этой точке в 22 час. 30 мин. началось развертывание для удара. Брандеры «Бриллиант» и «Сайриус», отделившись, легли курсом на Остенде под охраной двух эскадренных миноносцев («Темпест» и «Тетрарк») (см. рис. 9).



Рис. 10. Сторожевые катеры ставят завесу для прикрытия монитора.

«Виндиктив», «Айрис» и «Дэффодил» пошли десятиузловым ходом курсом на голову мола, предшествуемые эскадренными миноносцами «Уорвик», «Феби» и «Норс-Стар». Эсминцы «Трайдент» и «Мансфильд», продолжая буксировать подводные лодки «С-1» и «С-3» в сопровождении парового катера отвернули немного вправо по направлению к виадуку.

Брандеры «Тетис», «Интрепид» и «Айфиджения», имея при себе каждый по сторожевому катеру, следовали за «Виндиктивом», уменьшив ход до 8 узлов, с расчетом подойти к молу на 20 мин. позже «Виндиктива».

Три эскадренных миноносца, шедших с «Виндиктивом», «Уайрлвинд», «Майнгс» и «Мурсом», отвернули влево и пошли на соединение с остальными миноносцами, образовав дозорную линию к северу от Зеебрюгге (см. рис. 9).

В это время до мола оставалось 14—15 миль (от головных кораблей).

Личному составу на штурмующих кораблях была выдана горячая пища, а также и «глоток» рому.

Около 23 часов 10 мин. буксир, на котором «Виндиктив» вел «Арис» и «Дэффодил», лопнул. Из-за темноты и скученности кораблей останавливаться для заводки нового буксира не стали. «Айрис» и «Дэффодил» пошли дальше под своими машинами.

**Обстрел берега мониторами.** Тем временем мониторы заняли позиции для обстрела береговых батарей. «Эребус» и «Террор» милях в 22 на NN0 от Зеебрюгге, дюнкеркские мониторы—на W и NW от Остенде в расстоянии 8—10 миль.

В 23 час. 10 мин. дюнкеркские мониторы открыли огонь; минут через 20 после них открыла огонь группа «Эребуса» по батареям Зеебрюггского участка. Открыв огонь с некоторым запозданием, мониторы окончили стрельбу в момент согласно плановой таблице.

**Постановка дымовой завесы катерами.** В 23 час. 30 мин. торпедные катеры, дав полный ход, начали ставить дымовую завесу параллельно берегу. К югу от обеих групп брандеров, под прикрытием этой завесы приблизились к берегу сторожевые катеры и поставили вторую завесу. Образовалось облако дыма длиною около 8 миль, которое легкий северный ветер гнал по направлению к берегу.

**Тревога у немцев.** Когда был открыт огонь с моря и с суши по батареям Остендского участка, а затем по Зеебрюггским батареям— по всему Фландрскому укрепленному району была пробита тревога, и немедленно немцами было начато освещение прибрежного водного района прожекторами и осветительными снарядами. Рассмотренная в этом освещении дымовая завеса и шум моторов многочисленных катеров дали германскому командованию понять, что противник начал операцию.

На Остендском участке мониторам начали отвечать батареи «Пройсен», «Тирпитц» и «Дойчлянд» (Якобинессен) с помощью звукометрических взводов.

Время от времени мониторы освещались прожекторами и осветительными снарядами, и тогда огонь по ним открывали батареи более мелких калибров.

На батерее Зеебрюггского мола (5-орудийная) в 23 час. 30 мин. услышали шум моторов с моря. Выпустив несколько осветительных снарядов, командир батареи рассмотрел кабельтовых в 10 (около 2 *км*) полосу тумана и вскоре установил, что это дымовая завеса.

Одновременно с моря донесся грохот залпов крупного калибра и в районе гавани упали первые снаряды. Была пробита тревога по «обороне мола». Батарея «Вюртемберг» открыла огонь осветительными снарядами, а «батарея мола» дала шесть залпов в направлении шума моторов.

Следующие снаряды «Эребуса» и «Террора» стали ложиться вдалеке от Зеебрюгге в районе Хейст и Дюнберген; обстрел этого района продолжался в течение 1 часа 45 мин. Дальнобойные батареи «Кайзер Вильгельм II», «Шлезвиг-Гольштейн» и «Фрейя» открыли редкий ответный огонь; пользуясь, как и остендские батареи, звукометрическим наблюдением. Батареи ближнего боя из-за

дымовых завес не могли вести прицельной стрельбы и поэтому открыли заградительный огонь, освещая водную поверхность светящимися снарядами.

**Атака торпедных катеров.** В это же время (23 час. 30 мин.) под прикрытием дымовой завесы пошли в атаку две группы катеров. Три торпедных катера №№ 21-В, 25-ВД и 26-В, выскочив из завесы, открыли из мортир Стокса огонь по западной части мола и по авиабазе. Как оказалось впоследствии, атака эта успеха не имела. Немцы даже не знали, что мол обстреливается. Очевидно, для отвлечения внимания батарей мола следовало обстрелять мол и батареи из более крупных орудий и с более устойчивой платформы, чем палуба катера.

Торпедные катеры №№ 5 и 7 должны были до подхода «Виндиктива» к молу атаковать торпедами корабли, стоявшие в гавани. Подходя к молу в дыму, они потеряли друг друга и действовали самостоятельно.

Торпедный катер «СВБ-5», подойдя к Зеебрюгге, увидел мол в 50 *м*. Обогнув маяк, он увидел корабль, который принял за германский миноносец, шедший на N0. Командир катера увеличил ход с целью атаковать миноносец. Последний осветил катер прожектором и открыл по нему огонь. Выпустив торпеду, командир «СМВ-5» счел, что попал, и, укрываясь от огня с мола, скрылся в восточном направлении.

Катер «СМВ-7» открыл мол на расстоянии 150 *м*, срезал вплотную оконечность мола и, увидев линию бона, прошел вдоль нее почти до берега. Застопорив моторы и осмотревшись, он увидел у мола миноносец, бросился на него, пустил в него торпеду и остановился, чтобы определить результат. Торпеда, как показалось командиру катера, взорвалась близ переднего мостика миноносца, но дальнейших результатов он не разглядел, так как был обстрелян береговой батареей и пулеметами с мола и со стоявшей у входа в канал землечерпалки.

В действительности атаки торпедных катеров были далеко не так удачны, как думали их командиры. Ни одна торпеда в цель не попала.

**Подход «Виндиктива» к молу.** Тем временем «Виндиктив» приближался к молу. В южном направлении с него были видны теперь только отблески прожекторов и вспышки орудийных выстрелов, которые становились все чаще. Можно было предположить, что торпедные катеры ворвались в гавань Зеебрюгге.

Ветер совершенно утих, а дождь пошел сильнее.

На «Виндиктиве» все стали по местам согласно боевому расписанию. Изготовили осветительные ракеты для освещения мола. Десантные части находились под прикрытием в готовности к атаке. Баковые стояли на баке в готовности к отдаче якоря. Старший офицер, капитан-лейтенант Розоман находился в боевой рубке, готовый сменить командира в случае выхода его из строя; у штурвала находился рулевой старшина.

Командир «Виндиктива» Карпентер выбрал для себя место в рубке для огнемета, которая находилась на левом крыле мостика.

Оттуда ему был хорошо виден левый борт, которым «Виндиктив» должен был пристать к молу.

Никаких германских дозорных кораблей не встречалось.

Немецкий автор (Шульц) утверждает, что долголетний опыт германской береговой обороны привел к выводу, что при пониженной видимости, которая уменьшает действительность наблюдения, миноносные дозоры на подходах к гаваням не только бесполезны, но и вредны, так как стесняют действия своих батарей и рискуют угодить под их огонь. Как раз на этом основании в ночь на 23 апреля из-за плохой видимости все германские сторожевые корабли получили приказание оставаться в гавани.

В 23 час. 50 мин. «Виндиктив» повернул по счислению на мол, точнее—по направлению, в котором предполагался мол. Почти тотчас же он попал в полосу дымовой завесы.

**Перемена направления ветра.** В этот момент ветер переменился и задул с берега. Поставленную 32 катерами завесу понесло на подходившие корабли. Связь между английскими кораблями прервалась.

С мостика «Виндиктива» не было видно собственного бака.

## ГЛАВА VI

## ШТУРМ МОЛА

**«Виндиктив» выходит из завесы.** За несколько секунд перед тем, как «Виндиктив» должен был сделать свой последний поворот для подхода бортом к стенке мола, в 23 час. 56 мин. он вышел из дымовой завесы, которую ветер гнал теперь в море. Прямо перед собою на расстоянии около полукабельтова (100 *м*) англичане увидели длинный темный силуэт, в котором немедленно узнали мол с маяком на его оконечности (см. рис. 11).

Навигационная задача попасть в намеченную точку в таких трудных условиях плавания была решена отлично.

По немецким источникам, батарея мола увидела выходящий из дыма «Виндиктив» на расстоянии 2 000 *м* (более 10 кабельтовых) и немедленно открыла огонь, предполагая, что видит перед собой брандер.

Тотчас же «Виндиктив» положил руля вправо, повернул на SW и увеличил ход до полного. Его 152 *мм* орудия открыли частый ответный огонь.

Мол и берег встретили штурмующие корабли потоками света. Осветительные снаряды и ракеты взвивались в воздух, пламя орудийных выстрелов почти непрерывно освещало все вокруг колеблющимся светом, лучи прожекторов, ослепляя, проносились по поверхности моря. . .

**Бой с батареей мола.** Корабль проходил по оценке англичан, примерно, в 250 *м* от крайнего к востоку орудия батареи мола и в 50 *м* — от западного (по немецкой оценке — в 500 *м* от батареи). На таком расстоянии орудия батареи практически промахнуться не могли, и хотя «Виндиктив» через пять минут был уже у стенки мола

вне угла обстрела батареи,[1] тем не менее он успел получить множество попаданий.

Стоял оглушительный грохот, и пламя от выстрелов орудий мола, казалось, достигало корабля. «Виндиктив» отвечал своими 152 *мм* орудиями, а также скорострельными пушками и пулеметами с формарса.

Когда уже после операции хозяина одного из 152 *мм* орудий, артиллерийского унтер-офицера, спросили, до какой дистанции он стрелял, он ответил, что начал стрелять с дистанции около 200 ярд (180 *м*) и стрелял, пока не стало «совсем близко».

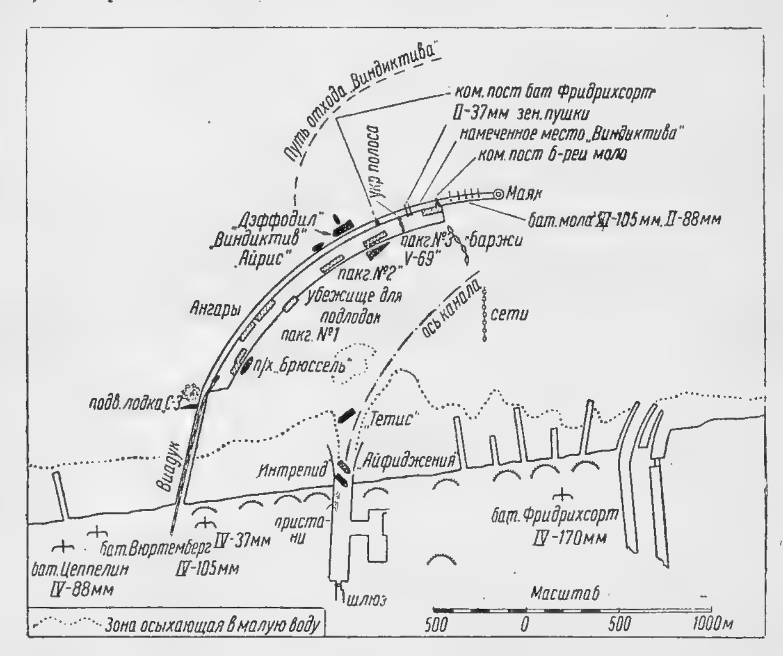



Рис. 11. Гавань Зеебрюгге.

На вопрос: «Как близко?» он отвечал: «Считая от дула орудия было, пожалуй, около трех фут. . .»

Кроме 5-орудийной батареи по «Виндиктиву» открыл огонь 37 *мм* зенитный взвод (два автомата), расположенный западнее батареи, который стрелял по надстройкам и, главным образом, по формарсу, откуда англичане «поливали» мол огнем пулеметов и скорострельных орудий.

Опасных повреждений жизненных частей «Виндиктив» не получил. Однако, последствия огня оказались исключительно тяжелыми и решающим образом отозвались на дальнейшем ходе операции. Через несколько минут после начала схватки с батареей пали мертвыми командующий десантом Галаган и два старших офицера морской пехоты — Эллиот и его помощник Корднер. Командир мор-

[1] Благодаря кривизне мола.

ского батальона Эдвардс был тяжело ранен. Было убито и ранено много других офицеров.

Гибель стольких начальников с самого начала была большим ударом для операции.

Потери в личном составе десанта в этот период боя были невелики, так как большая часть должна была находиться до окончания швартовки внизу под укрытием.

Зато среди команд орудий, ракетчиков и огнеметчиков, а также среди экипажа «Виндиктива», стоявшего на местах для швартовки, потери были очень велики. Орудийные расчеты обоих косовых 190-*мм* гаубиц были уничтожены почти полностью. Одна гаубица была выведена из строя.

Сильно пострадали от огня надстройки корабля, рубки, трубы, вентиляторы и т. п. Но самым тяжелым материальным ущербом была потеря большей части подъемных сходен: часть из них была снесена вовсе, часть приведена в полную негодность. Годных к употреблению оставалось только четыре.

**Швартовка «Виндиктива»** В 0 час. 01 мин. — на одну минуту позже назначенного срока «Виндиктив» подошел к стенке мола, швартуясь с 16-узлового хода. Машинам был дан «полный назад», и корабль навалил на стенку. Толчок, смягченный огромным баковым кранцем, был не силен.

По плану «Виндиктив» должен был ошвартоваться у самой пятиорудийной батареи с тем, чтобы десанту можно было напасть прямо на батарею и не пришлось бы преодолевать полосы укреплений, находившейся, примерно, в 200 *м* от оконечности мола.

Но в грохоте боя, в дыму, при перемежающемся ярком свете и полной темноте и непрекращающемся дожде командиру «Виндиктива» очень трудно было узнать это место, тем более, что никто из участников экспедиции не видел мола в натуре. Поэтому «Виндиктив» проскочил назначенное место и оказался западнее. Осмотревшись, командир заметил это и дал задний ход.

Забрав ход назад и отойдя несколько к востоку, Карпентер вновь остановил корабль. На траверзе увидели невысокое здание, в котором не могли сразу узнать пакгауза № 3, который, как ожидали англичане, должен был быть значительно больше. Расстояния в неверном освещении скрадывались: казалось, что это здание отстоит от внешней стенки всего на пару футов, а пакгауз № 3, как было известно, отстоял от стенки по меньшей мере на сто с лишним футов.

Обстановка требовала быстрого решения: к двадцати минутам первого главная атака — штурм мола — должна была быть в полном разгаре. И Карпентер решил швартоваться на том месте, где остановился. По переговорной трубе было приказано отдать правый якорь. Ответа об исполнении не последовало. Командир видел, что якорь не отдан и, удерживая корабль на месте, давал то «полный ход вперед», то «полный назад».

Грохот стрельбы все усиливался.

«... Казалось, что все орудия, которые можно было навести, направлены на наши надстройки, которые поражались каждые

несколько секунд»... замечает Карпентер, — «...можно сказать, что мы едва слышали собственные мысли».

По немецким данным в это время по «Виндиктиву» вело огонь только одно орудие эсминца «V-69», стоявшего у внутренней стенки мола напротив того места, где стал «Виндиктив» и уже упомянутые два 37 *мм* зенитных автомата. От остальных орудий миноносца «Виндиктив» был заслонен постройками мола, береговые же батареи не могли стрелять по нему, ввиду близости своих кораблей. Батарея мола также не могла по нему стрелять, так как «Виндиктив» находился в ее мертвом (необстреливаемом) секторе.



Рис. 12. Сходни „Виндиктива“.

С поста отдачи якоря никто не отвечал. Карпентер опасался, что два снаряда, разорвавшихся между палубами, уничтожили всех баковых.

Капитан-лейтенант Розоман бросился вниз и вскоре отдал левый якорь. [1]

Сдались назад, вытравили 50 саж. каната и задержали его. Корабль, придя на канат, рыскнул в сторону от стенки. При руле, положенном влево, нос подошел вплотную к молу, а корма отошла, так что сходни недоставали до стенки. При руле, поставленном прямо, корабль стал параллельно стенке, но трапы опять недоставали. При перекладке руля вправо «Виндиктив» отбросило от мола...

Помощь «Дэффодила» была необходима.

[1] Оказалось, что первый якорь, предварительно стравленный до воды, почему-то заел и не падал.

Когда лопнул буксир, «Айрис» и «Дэффодил» пошли своим ходом и отстали от «Виндиктива», особенно когда последний увеличил ход, попав под огонь батареи мола.

Довольно скоро, видимо, основательно срезав угол, появился «Айрис» и пошел к своему месту у мола согласно плану — в 100 *м* впереди (западнее) «Виндиктива». После пяти минут тщетных попыток «Виндиктива» ошвартоваться, из темноты вынырнул «Дэффодил» и устремился перпендикулярно к борту «Виндиктива». Упершись в него носом, он быстро прижал корабль к молу; тотчас две передние сходни достигли стенки и были опущены на нее. Использовать какую-либо из остальных было невозможно.

Штурм мола начался.

«Виндиктив» раскачивался на волне, которая, как предвидел Бэкон, была довольно сильной, и весь содрогался, ударяясь о подводный выступ мола, так что возникла опасность получить подводную пробоину.

Первой задачей передовой группы десанта было помочь кораблю ошвартоваться у мола с помощью кошек. Однако, людям, которые выбрались на стенку, долго не удавалось это сделать из-за большого веса кошек и качки корабля, а также потому, что стрелы для подачи кошек оказались слишком коротки. На мгновение удалось зацепить переднюю кошку за парапет, но «Виндиктив» качнулся, и она, вырвав кусок парапета, упала в воду между кораблем и стенкой.

Когда выяснилось, что кошки помочь не могут, не оставалось ничего другого, как приказать «Дэффодилу» прижимать «Виндиктив» к молу до самого конца атаки. И «Дэффодил» в течение всего боя на молу в продолжение часа и пяти минут, выполнял эту задачу. Бывшие на нем подрывные партии не могли высадиться на мол; лишь несколько человек, вскарабкавшись на борт «Виндиктива», побывали на молу, но задача подрывных партий оставалась невыполненной.

Стоя у мола под защитой стенки, «Виндиктив» был в относительной безопасности от артиллерийского огня, который не мог причинить серьезных повреждений жизненным частям корабля. Однако, оставалась опасность со стороны моря в виде торпедных атак быстроходных германских катеров, базировавшихся на Бланкенберге. От этой гавани до Зеебрюгге они могли дойти за какие-нибудь пять минут. Отразить или уклониться от их атак «Виндиктиву» было бы невозможно.

Англичанам оставалось только рассчитывать на выделенный к Бланкенберге специальный отряд катеров.

**Бой на молу. Действия «Виндиктива».** Поддерживая атаку, специальная артиллерия «Виндиктива» открыла огонь по молу. Мортиры Стокса, стреляя через парапет, поставили на молу огневое заграждение на траверзе корабля.

Батарейка на боевом марсе (два 40-*мм* автомата и 6 пулеметов) имела задачей поражать батареи мола; как уже говорилось, англичане предполагали, что, кроме пятиорудийной легкой батареи (которую они считали шестиорудийной), на широкой части мола стоит трехорудийная 152-*мм* батарея. Но на деле у этой батарейки оказался

другой более опасный для нее противник. Это был германский эскадренный миноносец «V-69», стоявший в расстоянии каких-нибудь 75 *м* от «Виндиктива» по другую сторону мола.

Между миноносцем, который, как сказано выше, мог стрелять по «Виндиктиву» только одним орудием, и боевым марсом «Виндиктива» разгорелась оригинальная артиллерийская дуэль, в которой миноносец вскоре одержал верх: снаряд, попавший в марс, вывел из строя почти всех людей, включая командира этой батарейки, все пулеметы и одну пушку. В живых остался только один сержант



Рис. 13. Наружный вид рубки „Виндиктива".

Финч, который стрелял из оставшегося орудия, пока сам не был убит.

Гаубицы должны были обстреливать германские батареи, стоявшие на берегу, и шлюз.

Когда «Виндиктив» ошвартовался, т. е. вернее, остановился у мола, оказалось, что баковая 190-*мм* гаубица вышла из строя; двумя последовательно попавшими снарядами были уничтожены и основная и запасная орудийные команды.

Другая 190-*мм* гаубица, стоявшая на шкафуте в средней части корабля, также была повреждена попавшим снарядом, причем было убито и ранено несколько человек из орудийного расчета.

Третья гаубица — кормовая 280-*мм* — действовала хорошо, несмотря на все трудности обращения с ее тяжелыми снарядами в столь сложной обстановке.

К специальному оружию «Виндиктива» относились и его огнеметы. Они, как и мортиры Стокса, должны были помогать в расчистке пути на мол для десанта.

Но оба оказались повреждены: у одного была перебита

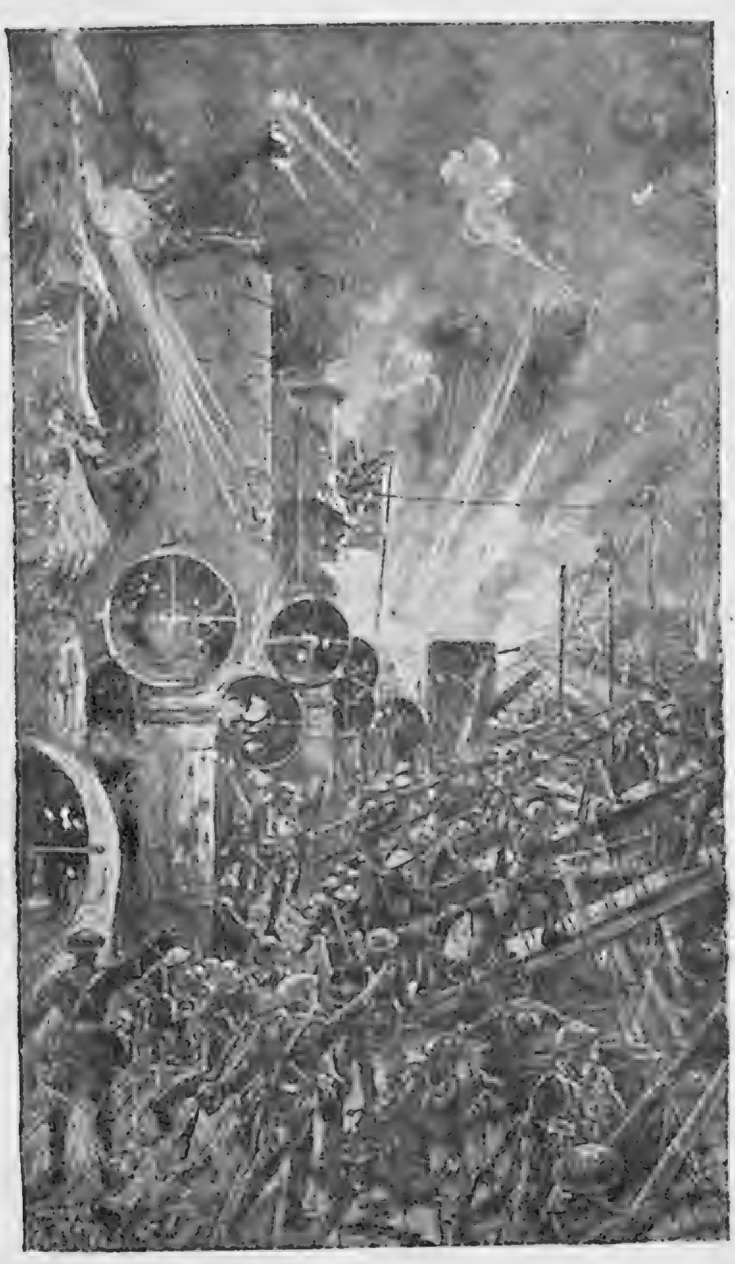


Рис. 14. Штурм мола.

трубка, подававшая горючий состав из резервуара, причем жидкость разлилась по палубе, угрожая пожаром в случае воспламенения; у другого огнемета было сбито воспламеняющее приспособление, и он превратился в «нефтемет» вместо того, чтобы выбрасывать пламя.

Наконец, на «Виндиктиве» имелась еще «пиротехническая партия», как ее называли в экспедиции. На эту партию было возложено освещение мола ракетами для помощи брандерам в нахождении его оконечности, которую они должны были обогнуть. С этой целью на «Виндиктиве» был установлен ракетный станок, направленный так, что ракеты должны были рваться позади маяка, чтобы приближающиеся брандеры отчетливо видели силуэт последнего на освещенном фоне.

Через несколько минут после начала атаки на юго-западе поднялся громадный столб пламени высотой около двух километров.

На «Виндиктиве» не было слышно грохота взрыва, настолько силен был шум вблизи него самого. Без затруднения все участники операции определили в этом взрыве работу подлодок (подробности этого дела излагаются ниже).

Около пятнадцати минут первого были замечены брандеры, подходившие к молу; через несколько минут были видны их смутные очертания в тот момент, когда они огибали маяк на пути к устью канала. Больше о судьбе брандеров на «Виндиктиве» не знали ничего до возвращения в Дувр.

Теперь перед десантом оставалась задача продолжать бой до тех пор, пока не будет достаточно уверенности в том, что брандеры успели затопиться, а их команды — спастись; кроме того, надо было выполнить задачу по подрывам различных сооружений на молу.

Около половины первого атака была в полном ходу, и хотя надстройки корабля беспрестанно пробивались снарядами, и грохот не утихал, все же можно было сказать, что результаты ее определились. Поэтому Карпентер счел в это время возможным спуститься вниз, чтобы посмотреть, что там происходит.

На «Виндиктиве» каждый доступный клочок жилой палубы был занят ранеными. Те, кто мог, сидели на стульях, ожидая своей очереди на перевязку. Многие лежали, распростершись на палубе, некоторые — в бессознательном состоянии, некоторые — уже мертвыми.

Раненых сносили вниз непрерывным потоком по всем, каким возможно, трапам.

Во время боя особенно психологически напряженное состояние бывает у людей, занятых внизу (машинная и кочегарная команды, команда артиллерийских погребов, центральных постов, наконец, медицинский персонал, раненые и т. д.). Отсюда понятно, как важно для поддержания морального состояния этих людей информировать их о ходе боя. Была ли организована такая информация на «Виндиктиве» — неизвестно. Вероятно — нет, потому что Карпентер рассказывает, что он лично, спустившись вниз, сообщил раненым, что штурм мола развивается, виадук

взорван, брандеры прошли. Раненые встретили это известие криком «ура». Лежавшие на палубе приподнялись, чтобы услышать новости сверху. Легко раненные толпились вокруг Карпентера и спрашивали его: «Мы выиграли, сэр, мы выиграли?», как будто речь шла о футбольном матче. Известие быстро распространялось по кораблю, несколько разряжая напряженное состояние людей.

В машинное отделение попали осколки снарядов, не причинившие вреда.



Рис. 15. Перспективная схема боя у Зеебрюгге.

Наверху в этот период изменений в положении корабля не было: попрежнему стоял оглушительный грохот, в надстройки корабля ежеминутно продолжали попадать снаряды, летели отбитые куски дымовых труб и вентиляторов.

«Виндиктив» все продолжал удерживаться у стенки с помощью «Дэффодила», еще невредимого, от участи которого зависела теперь судьба высадившегося на мол десанта: погибни «Дэффодил» — и все высадившиеся остались бы на молу.

В связи с этим интересен случай, описанный Карпентером в его уже цитированной книге.

Кто-то с «Виндиктива» окликнул «Дэффодил» и предложил командиру отойти. «По чьему приказанию?» — спросил командир «Дэффодила» ст. лейтенант Кампбелл. «По приказанию кэптена Галагана» — был ответ (Галаган же был убит минут за 10 до того). «Я получаю приказание от кэптена Карпентера» — возразил Кампбелл» «Он убит» — ответили ему. «Ну, этого я не думаю» — опять ответил Кампбелл и, как показало последующее, в этом он оказался прав.

Карпентер приписывает этот случай бредовому состоянию какого-нибудь раненого и отвергает мысль о том, что это была попытка предательства.

**Бой десанта на молу.** Как уже известно читателю, на расстоянии около 200 *м* от внешнего конца мола находилась укрепленная полоса, пересекавшая широкую часть мола. «Виндиктив» должен был стать между этой полосой и пятиорудийной батареей.

Тогда морской батальон, высадившись, должен был повернуть влево и штурмовать батарею; морская пехота, наоборот — развернуться вправо, атаковать укрепленную полосу и овладеть всем молом. «Командиры частей, — говорило наставление для атаки мола, — должны вдохновить своих подчиненных идеей провести весь бой штыками; к ружейно-пулеметному огню и гранатам надлежит прибегать только тогда, когда будет необходимо сломить сопротивление противника»...

Но вместо того, чтобы ошвартоваться у оконечности мола, «Виндиктив» стал на 400 *м* западнее. Теперь высаживающимся частям представлялась незнакомая картина, совсем не та, к которой они готовились. Их длительная тренировка служила сейчас скорее во вред, чем способствовала успеху. Перед морским батальоном была теперь не беззащитная батарея, а линия окопов с проволочным заграждением в несколько рядов. Морской пехоте предстояло наступать не только вправо от места высадки, но и влево.

Гарнизон мола (по немецким данным) состоял к моменту атаки из портовой роты силою в 70 штыков, из 200 человек личного состава морской авиационной базы и 60 человек личного состава батареи мола. Эти части могли быть усилены небольшими десантными партиями из состава экипажей миноносцев, стоявших в гавани.

Едва только сходни легли на стенку, две роты морского батальона («А» и «В» под командой лейт.-коммандера Адамса бросились по ним на мол.

Нелегкое это было дело пробежать по танцующим узким сходням, неся с собой все необходимое. Корабль раскачивался. Внутренние концы сходен то вздымались, то опускались на несколько футов вместе с качающимся кораблем; наружные концы ходили взад и вперед по парапету мола; под сходнями зиял 8-метровый провал между молом и бортом корабля.

Выбравшись на мол, атакующие очутились на узкой (всего 2,5 *м*) дорожке внешней стенки, огражденной снаружи — каменным парапетом, а с внутренней стороны — железными поручнями.

Адамс повел свои две роты налево вдоль по верху стенки. С ним вместе побежал и коммандер Брок, который освободился от своих обязанностей у кормового огнемета и хотел ознакомиться с оборудованием командного поста германской батареи «Фридрихсорт». Этот пост находился рядом с местом, где стоял «Виндиктив». Люди Адамса забросали пост ручными гранатами и захватили его без сопротивления. Затем роты Адамса продвинулись еще метров на 40, где были остановлены пулеметным огнем из укрепленной полосы, с батареи и с кораблей, стоявших у внутренней стенки мола.



Рис. 16. Проволочные заграждения, прикрывающие окопы на молу.

Моряки десанта пытались забросать окопы (находившиеся внизу на поверхности широкой части мола) ручными гранатами, но понесли сильные потери от пулеметного огня.

Сам Адамс был ранен, однако, побежал назад к «Виндиктиву» за подкреплениями. Два пулеметчика и несколько матросов было все, что он нашел. Затем он встретил командира морского батальона Гаррисона, который в самом начале боя, еще до выхода на мол, получил ранение и контузию от осколка снаряда в голову. У него была переломлена челюсть, и он потерял сознание. Придя в себя, он бросился на мол, чтобы стать во главе частей морского батальона, штурмующих батарею. Он послал Адамса за дальнейшими подкреплениями, а сам направился вдоль по стенке и пытался наступать дальше, но был сражен пулеметным огнем. Его люди также были перебиты почти полностью; осталось в живых только двое, оба — раненые.

«Атака Гаррисона на верную смерть по этой узкой дорожке была достойным завершением многочисленных атак, в которые, как первоклассный форвард, он не раз ходил на футбольном поле», — замечает английский автор.

Когда последовавшие за моряками части морской пехоты под командой майора Веллера оказались на молу, они очутились в затруднительном положении: укрепленная полоса находилась не вправо, а влево от них. Если бы они ее атаковали, то легко могли быть отрезаны от «Виндиктива» немецкими частями, которые могли подойти справа. С другой стороны, если они направляли свой удар вправо, то морской батальон, штурмующий батарею, оставался с неприкрытым тылом и без поддержки. Веллер все же решил наступать вправо.

**Атака морской пехоты.** 5 взвод в составе около 45 человек первым поднялся на мол. Он пошел вправо по верху внешней стенки, привел к молчанию группу немецких стрелков у пакгауза № 2 и занял позицию в 200 *м* впереди (западнее) «Виндиктива» для прикрытия продвижения остальных взводов.

9 и 10 взводы спустились по канатам со стенки на мол и закрепились у конца пакгауза № 3, обращенного к берегу. Они пытались также атаковать миноносец, отшвартовленный между пакгаузами №№ 3 и 2, но были отбиты.

7 взвод, спустившись по штурмовым лестницам на широкую часть мола, присоединился к 9 и 10 взводам. По просьбе Адамса, Веллер направил 11 и 12 взводы налево, вдоль по внешней стенке на помощь морскому батальону; у командного поста батареи «Фридрихсорт» они были остановлены пулеметным огнем. Затем 7 и присоединившийся к нему 8 взвод развернулись влево; к ним присоединился 5 взвод, отозванный с его слишком выдвинутой позиции, и все три взвода пошли было в наступление на укрепленную полосу. Однако, в это время (0 час. 50 мин.) раздался сигнал отбоя, и атака не состоялась.

Второй взвод подрывной роты, который шел на «Виндиктиве», пробыл на молу около 55 мин.; он бросил несколько бомб в миноносцы, стоявшие у мола, и заложил подрывные патроны, но ввиду близкого соседства своих частей ничего не подорвал. — «Опытовая партия», которая должна была действовать огнеметами, также ничего не сделала. Ее два огнемета остались в руках неприятеля.

После сигнала отбоя части начали отходить, унося своих раненых и убитых.

Всего на молу побывало из состава десанта, по английским сведениям, примерно, около 350 человек.

Немцы считают, что на мол высадилось только 50—60 человек, а по мнению личного состава обороны Зеебрюгге, и того меньше.

Как те, так и другие цифры основаны больше на впечатлениях, чем на расчетах. Карпентер в своем описании операции заявляет, что потери среди офицерского и рядового состава внесли временную дезорганизацию и точных сведений о числе высадившихся собрать никому не удалось.

Нет сомнения, что условия штурма мола были очень тяжелы.

Стоит только представить себе картину боя, чтобы признать, что было чрезвычайно трудно поддерживать планомерное развитие действий.

Несомненно также, что гибель столь многих командиров в момент начала атаки дезорганизовала действия атакующих. Можно смело утверждать, что действия эти развертывались бессистемно и без обеспечения. О том, можно ли было избегнуть дезорганизации и об ошибках командования, мы уже частично говорили; более подробный же их разбор последует ниже.

Для восстановления по возможности более полной картины мы рассмотрим действия немцев по обороне мола.

**Действия немцев по обороне мола.** На действиях пятиорудийной батареи и зенитного взвода мы уже останавливались, точно так же, как на действиях артиллерии миноносца «V-69».

По тревоге были собраны команды миноносцев, находившиеся в противовоздушных убежищах. Командир батареи мола выставил для прикрытия фланга батареи заранее выделенную по расписанию группу в составе трех унтер-офицеров и 20 рядовых под командой лейтенанта запаса Родевальда. Личный состав командного поста батареи «Фридрихсорт» (расположенного на верхней дорожке внешней стенки мола) был изготовлен к открытию ружейного огня вдоль по верху стенки. Эти две группы на верху стенки и портовая рота, поддержанная десантными партиями с миноносцев внизу, и отражали атаку англичан, наступавших на батарею мола.

Их поддерживали пулеметы укрепленной полосы, миноносцев и зенитный взвод.

Перейдя в контратаку, две верхние группы довершили уничтожение английских частей, пытавшихся атаковать батареи, при этом захватили пулемет, обратив его против неприятеля.

Портовая рота также произвела успешную контратаку на части десанта, спустившись на мол и захватив два огнемета и один пулемет.

200 человек личного состава Морской авиационной базы не приняли участия в отражении десанта; они не видели ни одного англичанина. Плохая видимость делала нецелесообразным отрыв этих людей от охраняемого объекта. Бой на молу, по свидетельству немецких авторов, приобрел характер разрозненных ожесточенных схваток врукопашную между отдельными бойцами.

Один английский капитан-лейтенант и германский матрос с миноносца «S-53» дрались кортиками и пистолетами и оба пали мертвыми.

Таким образом, мы видим, что, как это часто бывало при десантных операциях, атака была отбита совершенно незначительными силами.

Главнейшей причиной неуспеха высадки была, конечно, ошибка в выборе места швартовки командиром «Виндиктива». Время, «расписание» довлело над всем. Несмотря на четырехмесячную подготовку, руководители операции не уяснили значе-

ния ее отдельных звеньев. Нехитрый расчет говорил, что преодоление укрепленной полосы, даже не очень сильной, потребует гораздо больше времени, чем передвижка корабля на другое место. Поэтому был полный расчет «Виндиктиву» сдаться[1] на восток на четыреста метров. Даже если бы он при этом и не высадил ни одного человека, то, расположившись у самой батареи, он действительно отвлек бы ее внимание на себя, будучи сам в большей безопасности.

Немало затруднила действия десанта дезорганизация, которую повлек за собою выход из строя многих командиров в самом начале штурма мола. Эта дезорганизация нарушила непрерывность управления боем: части десанта выбрасывались на мол в новой для себя обстановке, без поставленной заранее задачи. Из английских описаний видно, что отдельные командиры групп десанта сами решали вопрос о направлении ударов, в результате чего атака десанта и захлебнулась в разрозненных усилиях.

Характерным для английских десантов является стремление выбросить на берег по возможности больше народу, «а там разберутся». Уроков Дарданелл, видимо, оказалось недостаточно. Действия вслепую, без разведки, как и в Дарданеллах, характеризуют десантную тактику англичан и в Зеебрюгге.

Штурм мола был неудачен. Остается еще только ответить на вопрос: сыграл ли он все-таки свою роль в помощи брандерам, отвлек ли от них внимание противника?

Немцы отвечают на этот вопрос отрицательно. Береговые батареи не могли вести огня по «Виндиктиву», когда он стоял у мола, так как он был слишком близок от немецких частей и кораблей. Батарея мола, внимание которой, главным образом, и нужно было отвлечь, как уже говорилось вообще, не могла стрелять по «Виндиктиву». Она открывала огонь по брандерам, входившим в гавань, как только их замечали, или точнее, как только дымовые завесы позволяли их заметить.

Таким образом, главная цель штурма мола — отвлечение внимания батарей от брандеров — как будто достигнута не была.

Однако, у брандеров был еще противник, не менее опасный, чем батареи — миноносцы, стоявшие в гавани Зеебрюгге. Кийс считал, что против миноносцев, стоявших у мола, будет достаточно торпедных катеров (из описаний операции известно о торпедных атаках только трех катеров). На штурм мола он не возлагал задачи отвлечь миноносцы. Бэкон, наоборот, оценивал опасность со стороны миноносцев, как самую серьезную. Действительно, миноносцы могли своими торпедами и артиллерийским огнем сделать последнюю милю пути брандеров совершенно непреодолимой.

И вот именно внимание миноносцев, стоявших у мола, было в значительной мере, а скорее всего полностью отвлечено боем на молу. По немецким данным, некоторые из них вели огонь по брандерам, но это мало вероятно; во всяком случае брандеры этого огня не ощутили. В действительности же 105-*мм* орудия ми-

---

[1] „Сдаться“—спуститься по ветру или по течению.

ноносцев должны бы дать себя почувствовать. Ни одной торпеды по брандерам выпущено также не было.

Затем задача брандеров была облегчена тем, что командный пост береговой батареи «Фридрихсорт», находившийся на молу, был захвачен десантом без сопротивления (так как был оставлен немцами еще до подхода десанта). Поэтому батарея могла открывать огонь по брандерам только после входа их в гавань, когда им оставалось итти под обстрелом каких-нибудь 5—6 мин. При этом она могла стрелять лишь с большим риском для своих кораблей, стоявших у мола, потому, что брандеры створились с ними, проходя от них в 400—500 *м*, и значит, небольшие перелеты угрожали своим кораблям.

Правда, в той обстановке, которая сложилась к моменту подхода брандеров, значение занятия командного поста батареи «Фридрихсорт» было невелико: дымовые завесы все равно позволили бы этой батарее дать не больше двух-трех залпов до входа брандеров в гавань. Однако, прекращение передачи разведывательных данных с этого поста в последний момент перед входом брандеров в гавань имело очень большое значение.

Наконец, в оценке значения штурма мола надо учитывать сложность обстановки, которая была создана штурмом мола для германского командования. Ему трудно было отвлечься от мысли о том, что делалось на молу. В самом деле, можно себе представить картину: пришел неприятельский крейсер, стоит у мола, стреляет, высаживает десант, подходят другие корабли, — не сразу в такой обстановке придет в голову мысль обратить все внимание на другое место (подход к каналу). Она и не пришла в голову германским начальникам: простое дело, несколькими свободными батареями (немцы сами говорили, что они были свободны) открыть заградительный огонь по подходу к каналу, не было предпринято; миноносцам, как мы уже говорили, не было приказано стрелять торпедами по брандерам. Командиры миноносцев также увлеклись обороной своих кораблей и пропустили брандеры.

Таким образом, нет сомнения, что, несмотря на ряд недочетов в организации штурма мола, этот штурм свое дело сделал и проход брандеров **обеспечил.**

## ГЛАВА VII

## ДЕЙСТВИЯ «АЙРИСА», «ДЭФФОДИЛА» И ПОДВОДНЫХ ЛОДОК «С-1» И «С-3»

**Подход «Айриса» к молу и попытки ошвартоваться.** «Айрис» подошел к молу вскоре после «Виндиктива» и около 0 час. 15 мин. отдал якорь метрах в 100 к западу от последнего. Волнение, которое раскачивало «Виндиктив», бросало «Айрис», как пробку. 8-метровая стенка была неприступна для маленького корабля. Швартовка с помощью кошек оказалась невыполнимой. Попытки зацепиться кошками за парапет с помощью стрел были неудачны. Тогда один из офицеров десанта лейтенант Хаукингс приказал не-

скольким человекам поднять длинную штурмовую лестницу и наклонить ее несколько в сторону стенки, не касаясь последней. Взобравшись по ней, Хаукингс перепрыгнул на мол. Мгновение спустя, лестница коснулась стенки и разлетелась в куски. Хаукингс сел на парапет и попытался было закрепить кошку, но в этот момент кто-то, видимо, напал на него; с «Айриса» видели, как он отстреливался из револьвера и затем был убит.

Его немедленно сменил лейтенант-коммандер Брадфорд, командир роты «Д» морского батальона, который решился на отчаянно смелое дело: он вскарабкался на корабельную грузовую стрелу,[1] на которой висела швартовная кошка и которая выдавалась за борт судна, обращенный к молу. С каждым качанием корабля эта стрела с силой ударялась о стенку мола, и уже одно это грозило смельчаку гибелью. Выждав удобный момент, Брадфорд вместе с кошкой перескочил на мол. Он закрепил было кошку, но немедленно был сражен пулеметным огнем и упал в море между кораблем и стенкой. Попытки оказать ему помощь были безуспешны из-за темноты и сильного течения.

**Отход «Айриса».** Якорь, закрепленный Брадфордом, был сбит или сорвался и «Айрис» немедленно отбросило от стенки. Тогда его командир Джибс, видя, что из швартовки к стенке у него ничего не выйдет, решил подойти к «Виндиктиву» и высадить людей через него. Поэтому он приказал стравить весь якорный канат и затем, обойдя вокруг кормы «Дэффодила», подошел к борту «Виндиктива»; на все это у «Айриса» ушло больше получаса, т. е. было уже около 0 час. 50 мин. Всего лишь несколько человек успело взобраться на «Виндиктив», как был подан сигнал отбоя. «Айрис» тотчас отошел от «Виндиктива» и направился на север. Едва он развернулся, как попал под обстрел батареи мола. Он получил 12 попаданий и понес тяжелые потери в личном составе десанта и корабля. Только одним из попаданий было убито 49 и ранено 7 человек из состава роты морской пехоты. Был смертельно ранен командир корабля, убит командир отряда морской пехоты и многие другие.

Всего на «Айрисе» было убито 77 человек и ранено 205. Левое крыло мостика было разбито. На верхней палубе возник пожар. С «Виндиктива» казалось, что он погиб, так как он внезапно скрылся в клубах дыма и в пламени. Но в действительности в этот момент были поставлены дымовые завесы как с самого «Айриса», так и с оказавшегося неподалеку катера «ML-558».

Таким образом, попытка использовать этот корабль для высадки десанта на мол оказалась тяжелой ошибкой. При расчетах без всякого к тому основания не учитывалась волна, которая не позволила использовать штурмовые лестницы. На «Айрисе» шло более четверти всего десанта, они то и не попали на мол.

**«Дэффодил» и его подрывная партия.** «Дэффодил», как уже сказано, сослужил отличную службу, удержав «Виндиктив» у мола

---

[1] Грузовая стрела—подвижное наклонное бревно, оснащенное блоками, с помощью которого поднимаются грузы.

в продолжение всего боя на молу. Но из-за этого он не имел возможности высадить находившиеся на нем два взвода (1-й и 3-й) подрывной роты морского батальона. Только нескольким человекам удалось вскарабкаться на борт «Виндиктива» и оттуда на мол. Однако, как и десантной партии, находившейся на «Виндиктиве», им не удалось выполнить на молу своей задачи.

Укрытый за бортом «Виндиктива» «Дэффодил» понес сравнительно небольшие потери и то уже на отходе: на нем был убит один человек и ранено 8.

**Действия подводных лодок «С-1» и «С-3».** Чтобы закончить со всем, что относилось к штурму мола, необходимо еще остановиться на взрыве виадука.

Главной целью этого взрыва было предотвратить посылку на мол подкреплений с берега; затем — еще больше отвлечь внимание немцев в сторону мола. Кроме того, сам по себе взрыв моста был весьма существенной частью тех разрушений, которые было намечено произвести на молу, чтобы снизить его значение, как морской и авиационной базы и пункта перегрузки войск и военного снабжения.

Предназначенные для взрыва виадука две старые подводные лодки «С-1» и «С-3» находились под командой лейтенантов, первая — Ньюболта, вторая — Сандфорда. Кроме них, на каждой из лодок имелось еще по одному офицеру и по четыре матроса.

Обе лодки были снабжены приборами, удерживающими корабль на заданном курсе, так что личный состав в случае надобности, поставив лодку на курс, мог бы покинуть ее перед подходом к виадуку.

В качестве спасательных средств для команды, лодки были снабжены маленькими моторными шлюпками и специальными лестницами, по которым можно было бы взобраться на виадук и спасаться этим путем, прежде чем произойдет взрыв.

Каждая лодка несла на себе большое количество взрывчатого вещества, имела специальные взрыватели с замедлением и в дополнение к ним — обычный бикфордов шнур.

До точки *«g»* обе подводные лодки шли на буксире у миноносцев «Трайдонт» и «Мансфильд»; по проходе точки *«g»* они должны были отдать свои буксиры и итти к виадуку своим ходом. Однако, подводная лодка «С-1» так сильно замешкалась с отдачей буксира, что «С-3», не дожидаясь, ушла одна под электромоторами $9^1/_2$ узловым ходом (См. рис. 9 и 25).

В 0 час. она была освещена осветительным снарядом, вслед за тем на нее были направлены лучи двух прожекторов с берега, и батарея «Вюртемберг» дала по ней несколько залпов, но почему-то быстро прекратила огонь. Попытку закрыться дымом отставили, так как ветер дул уже с берега. Лодка продолжала свой путь.

Спустя несколько минут ясно вырисовался виадук на фоне света от осветительных ракет и снарядов.

Лейтенант Сандфорд подправил курс с расчетом ударить в ферму под прямым углом. От использования автоматического рулевого он отказался.

Еще через пару минут лодка со скоростью $9^1/_2$ узлов врезалась до рубки, в промежуток между двумя рядами свай виадука в расстоянии около 50 *м* от его северного конца.

На этом закончилась первая часть задачи «С-3», которую она выполнила почти без всякого противодействия со стороны противника.

Немедленно вслед за тем на мосту появились немцы, которые с близкого расстояния открыли по лодке пулеметный огонь. Команда спустила шлюпку, и Сандфорд приказал рассаживаться; затем включив механизм взрывателя, спрыгнул и сам в шлюпку, но.. оказалось, что шлюпка не имеет хода, так как сломался винт. Тогда пустили в ход весла, приготовленные на такой случай. Как



Рис. 17. Взорванная часть виадука и остов подводной лодки „С-3".

только шлюпка вышла из-под виадука, она попала под обстрел и с виадука и с берега, причем была освещена прожектором. Сандфорд, его унтер-офицер и один из матросов были ранены, шлюпка получила многочисленные попадания, и от потопления ее спасла только моторная помпа, которая работала и быстро откачивала воду.

Шлюпка отошла от виадука метров на 300, когда раздался сильнейший взрыв. Немецкие прожекторы погасли, и обстрел шлюпки прекратился. Несколько минут спустя, Сандфорда и его товарищей подобрал паровой катер, находившийся под командой лейтенант-коммандера Сандфорда, брата командира подводной лодки. Этот катер — обычный корабельный паровой катер, какими были в то время снабжены большие корабли — был специально предназначен для помощи в спасении экипажей подводных лодок. Большую часть пути он шел под своей машиной и поспел как раз во-время. Катер доставил спасенных на эскадренный миноносец

«Феби», где им еще раз в течение этой ночи пришлось подвергнуться смертельной опасности.

Командир подводной лодки «С-1» видел пламя сильного взрыва и предполагал, что это работа «С-3». Однако, не будучи в этом уверен, он выждал время, достаточное по его мнению, для выполнения задачи «С-3», а затем пошел к виадуку сам, но увидел возвращающийся «Виндиктив». Это могло означать, что операция либо выполнена, либо отставлена.

Командиру лодки предстояло решить, итти ли к молу для увеличения разрушений, произведенных до него, или возвращаться и сохранить лодку, чтобы ее можно было использовать где-либо в будущем.

Он выбрал последнее, и его решение было одобрено Кийсом.

**Результаты взрыва виадука.** В результате взрыва, произведенного подводной лодкой «С-3», в мосту оказался 40-метровый разрыв. Всякое сообщение с молом, включая телефонное, было прервано. Мол превратился в остров. Немцы считают, что этот взрыв был бесполезен, потому что не повлек за собой потерь в личном составе. Они признают, однако, материальный ущерб, причиненный этим взрывом. По немецким данным вскоре после взрыва еще в продолжение боя была восстановлена телефонная связь и даже перебрался по обломкам посланный с берега дозор с офицером во главе. Дозор этот однако выбрался на мол, когда «Виндиктив» уже отошел. Через 10 час. был наведен временный мостик. Последний в свою очередь был заменен впоследствии пешеходным мостиком, доставленным из Брюсселя. Таким образом, и немецкие данные подтверждают, что железнодорожное сообщение с молом надолго прекратилось.

Следовательно, основные цели взрыва виадука — предотвращение присылки подкреплений на мол и уменьшение значения мола, как базы, были англичанами достигнуты.

Может быть еще важнее было то, что перерыв связи с молом лишил береговые батареи информаций о подходе брандеров и не позволил организовать огонь для их отражения. По некоторым данным брандеры даже были приняты батареями вначале за свои миноносцы.

Как мера обеспечения атаки на мол, взрыв моста был безусловно правилен и целесообразен.

## ГЛАВА VIII

## ДЕЙСТВИЯ БРАНДЕРОВ ПО ЗАБЛОКИРОВАНИЮ КАНАЛА ЗЕЕБРЮГГЕ

**Подход брандеров к молу.** Пройдя точку «*G*», брандеры уменьшили ход с целью выпустить вперед «Виндиктив» и дать ему время начать атаку батарей.

Они шли в следующем порядке: головным «Тетис» под командованием коммандера Снейда, за ним — «Интрепид» (лейтенант Бонам-Картер) и третьим «Айфидженя» (лейтенант Бильярд-Лэк).

С брандерами следовали прикомандированные к ним для спасения экипажей сторожевые катеры «ML-526», «ML-110» и «ML-283».

На каждом из брандеров было организовано по три поста управления кораблем. Каждый из постов был укомплектован полностью личным составом; в случае выхода из строя одного поста, управление кораблем без всяких задержек можно было перенести в другой.

Команды орудий стояли на местах в готовности к отражению нападений неприятельских кораблей и к борьбе с батареями противника при прорыве в гавань.

Около полуночи услышали близко грохот орудийной стрельбы, но сквозь густую пелену завесы, которую медленно несло в море, ничего не было видно.

Англичане предполагают, что между 0 часов и 0 час. 15 мин. брандеры проходили зону заградительного огня; по немецким источникам, такой огонь действительно велся.

В 0 ч. 20 мин. брандеры были окликнуты со сторожевого катера «ML-558», который показал им направление на маяк; немедленно вслед за тем они увидели мол, освещенный ракетами «Виндиктива».

**Брандер «Тетис».** «Тетис» увеличил ход до полного. Батарея мола, которая перед этим обстреляла «Виндиктив» в 0 час. 10 мин., в свете осветительных снарядов береговых батарей [1] сквозь дым увидела крейсер, направляющийся ко входу в гавань. Так как в это время она уже не могла стрелять по «Виндиктиву», находившемуся в ее мертвом секторе, то всеми своими пятью орудиями она открыла огонь по подходившему брандеру «Тетис». Однако, дымовые завесы позволили ей сделать это только тогда, когда корабль был уже совсем близко; она успела дать по нему только два залпа до того, как он скрылся за маяком.

Но после того, как «Тетис» обогнул маяк и показался по другую сторону мола, держа курс на южную оконечность баржевого бона, батарея мола возобновила по нему жестокий огонь, повернув орудия на 180°.

Дистанция была ничтожная: от нуля до 400 *м.* Попадания следовали одно за другим. Артиллерия «Тетиса» отвечала огнем по маяку, где предполагался сигнально-наблюдательный пункт и по крайней к югу барже бона. Последняя была быстро утоплена.

На «Тетисе» обратили внимание на то, что трехорудийная батарея на конце широкой части мола не стреляла (как известно читателю, этой батареи в действительности не было). [2] Однако, течение несколько снесло «Тетис» и он пересек линию сетевого заграждения между двумя крайними к северу буями. Брандер прорвал сеть и намотал ее себе на винты. Уже с «Тетис» были видны входные дамбы канала, но как раз в этот момент машины остановились. Командир «Тетис»

---

[1] Вероятно, батареи „Вюртемберг".

[2] Подойдя к концу баржевого бона, коммандер Спейд положил руль „право на борт", предполагая за баржей проход.

Снейд зеленой ракетой показал брандерам «Интрепид» и «Айфиджения», что его надо обходить справа. «Тетис», медленно двигавшийся вперед по инерции, попал под жестокий огонь со всех сторон.

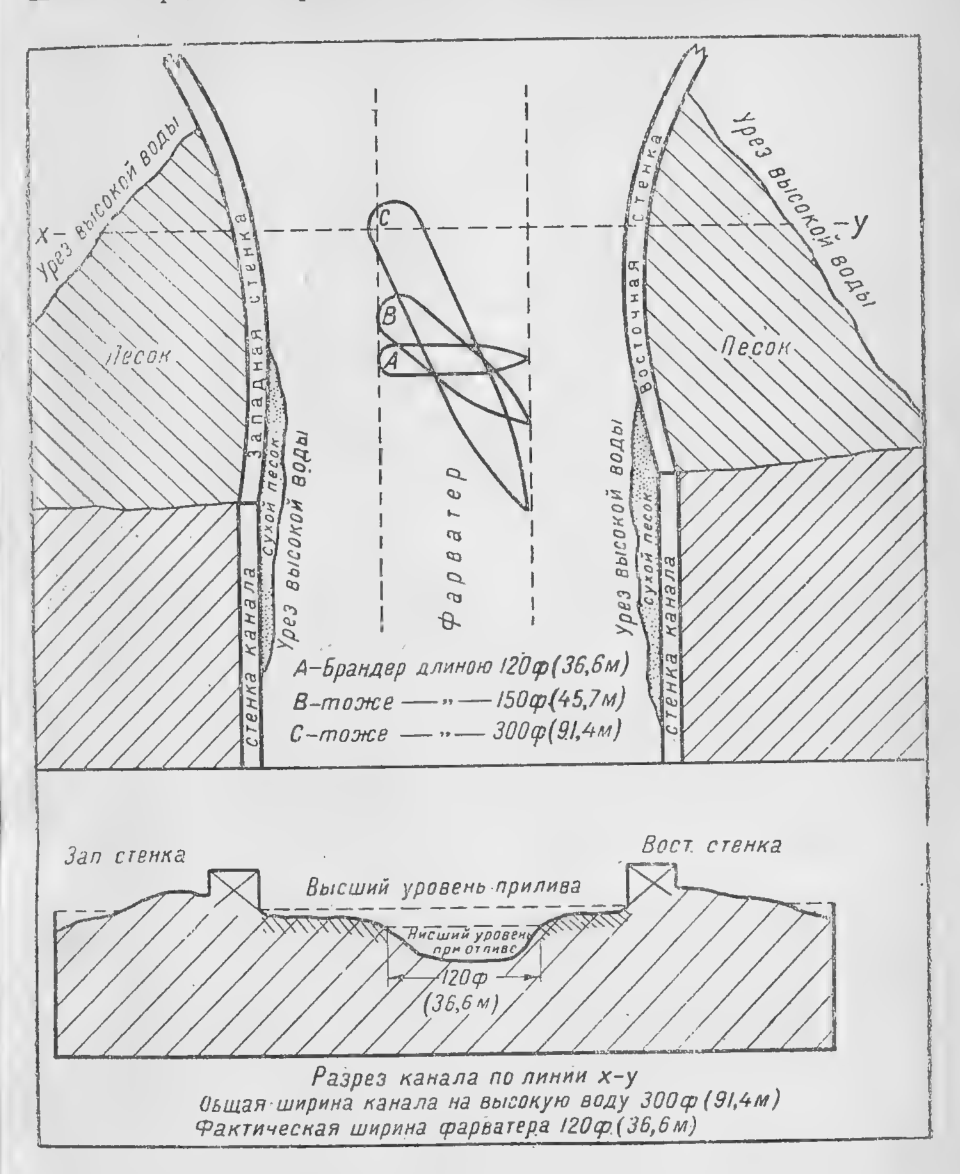



Рис. 18. Схема возможного расположения брандеров в канале в зависимости от их длины.

Его 152-*мм* баковое орудие отвечало береговым батареям. Течение сносило его к востоку, и в полукабельтове (около 100 *м*) от устья канала он приткнулся к мели. Шансов пробиться в канал, казалось,

уже не было. Брандер получал все новые и новые попадания; в нескольких местах на нем возникли пожары. Он имел крен на правый борт и погружался, привлекая к себе внимание противника и принимая на себя удар германской артиллерии. Ему оставалось теперь только продолжать содействовать успеху остальных двух брандеров.

Как вытекало из плана, головной брандер должен был таранить батопорт, но только в случае, если в канал удалось бы прорваться всем трем брандерам; если прорвутся два — попыток таранить батопорт делать не надлежало.

Было уже около 0 час. 30 мин. «Интрепид» и «Айфиджения» прошли вплотную от «Тетис», направляясь в канал. Сигнал с «Тетис» помог им быстро найти вход.

Пропустив мимо себя брандеры, коммандер Снейд решил уже покинуть корабль, когда инженер-механик доложил ему, что удалось пустить в ход правую машину.

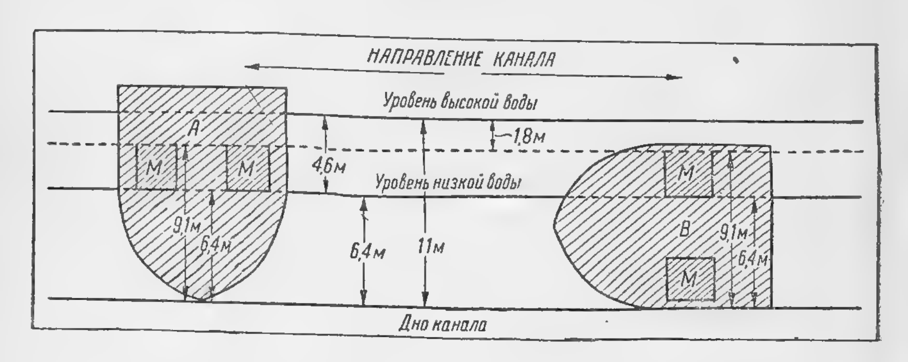



Рис. 19. Возможное положение затопленных брандеров.

*А*. Положение на киле. *В*. Положение на борту. Заштрихованные площади *М* показывают необходимое положение цемента для предотвращения разрезания корабля на части.

Был дан ход, и брандер медленно двинулся вперед; он погружался от полученных подводных пробоин, было заметно, что его ахтерштевень тащится по грунту. Таким образом, он добрался до фарватера, двигаясь наискось поперек него; перед носом показалась западная дамба входа. Снейд решил затопить брандер здесь и отдал приказание вызвать команду наверх. Затем контакт взрывателя был замкнут, и брандер быстро погрузился. Верхняя палуба ушла под воду.

На единственном оставшемся гребном катере экипаж покинул корабль, который продолжал находиться под непрерывным огнем противника. Из состава экипажа «Тетис» пять человек было убито и пять ранено; в числе последних — командир корабля и его старший помощник (вдобавок отравленные газами от разрывов снарядов).

Спасшиеся под веслами вышли на катере к северу, встретили сторожевой катер «ML-526» и перебрались на него.

**Брандер «Интрепид».** «Интрепид» приближался к батарее мола в то время, как она была занята головным брандером; он и следовавшая за ним «Айфиджения» были, по свидетельству германских артиллеристов, так укрыты дымом завес, что видны были только их верхние надстройки. Это уже сильно облегчало задачу брандеров.

Кроме того, «Тетис», сорвав часть сетевого заграждения, тем самым расширил проход для остальных.

Благодаря всему этому «Интрепид», почти не обстрелянный и почти без потерь и повреждений, обогнул мол и вошел в канал. Дойдя до назначенного места, примерно на линии береговой черты, командир «Интрепида» лейтенант Бонам-Картер положил руль лево на борт, дал полный ход вперед правой машиной, затем — полный ход назад левой и развернул свой корабль под углом примерно 15° по отношению к оси канала. После этого он посадил команду на три гребные шлюпки и взорвал днище брандера.

По случайности инженер-механик и три машиниста замешкались и находились еще в машинном отделении, когда произошел взрыв. Тем не менее все четверо остались целы.

Команда на двух шлюпках под веслами вышла из канала. С одной снял часть людей «ML-526», на котором уже была команда «Тетис»; другая шлюпка вышла из гавани за мол и встретилась в море с миноносцем «Уайрлвинд», который и снял с нее людей. С третьей шлюпки снял команду сторожевой катер «ML-282». Нужно напомнить, что «Интрепид» это был именно тот брандер, команде которого «посчастливилось» целиком остаться на корабле; поэтому в момент затопления на нем находилось 87 человек, и его шлюпки были перегружены. Командир «Интрепида», его помощник, штурман и 4 унтер-офицера, покинувшие корабль последними, спасались на спущенном ими спасательном плотике Карлея. Это путешествие на плотике сопровождалось трагикомическим эпизодом: случайно на плотике оказался спасательный буек, который имеет свойство зажигаться при соприкосновении с водой. Таким образом, он выдавал путь следования плотика германскому пулемету, который находился тут же у канала. Лейтенант Бонам-Картер и его товарищи всеми силами старались погасить свет, даже садились на злосчастный буек, но все их усилия оставались в течение некоторого времени безуспешными. Пули ложились вокруг, но ни один из обитателей плотика не был убит. С большим трудом им удалось добраться до катера «ML-282», который и подобрал их.

Успех не оставлял «Интрепид» до конца: несмотря на то, что на нем находилось наибольшее количество людей, потери на нем были самые незначительные: один унтер-офицер был убит и один офицер тяжело ранен во время спасения.

**Брандер «Айфиджения».** Третий брандер «Айфиджения» также без особого труда нашел вход в канал.

Ему помогло, главным образом, то, что ко времени его подхода местность вокруг особенно ярко была озарена прожекторами, осветительными снарядами и ракетами.

Помог также и сигнал с «Тетис». Когда «Айфиджения» вошла в гавань, по ней открыла огонь прямой наводкой батарея «Фридрих-

сорт» (4—170 *мм*); минуя «Тетис», «Айфиджения» получила два попадания; одним из снарядов была перебита паропроводная трубка, и вся передняя часть корабля окуталась паром. Вдобавок к этому через несколько мгновений корабль попал в облако дыма, и вход в канал на некоторое время скрылся из виду. [1]

Внезапно перед самым носом корабля из тумана вынырнула западная входная дамба. Командир «Айфиджении» дал «полный назад». Корабль, забрав ход назад, прошел между стоявшими на фарватере землечерпалкой и баржой. Когда он снова двинулся вперед, то втолкнул баржу в канал.

Увидев просвет между форштевнем «Интрепида» и восточным берегом канала, командир «Айфиджении» направил свой корабль

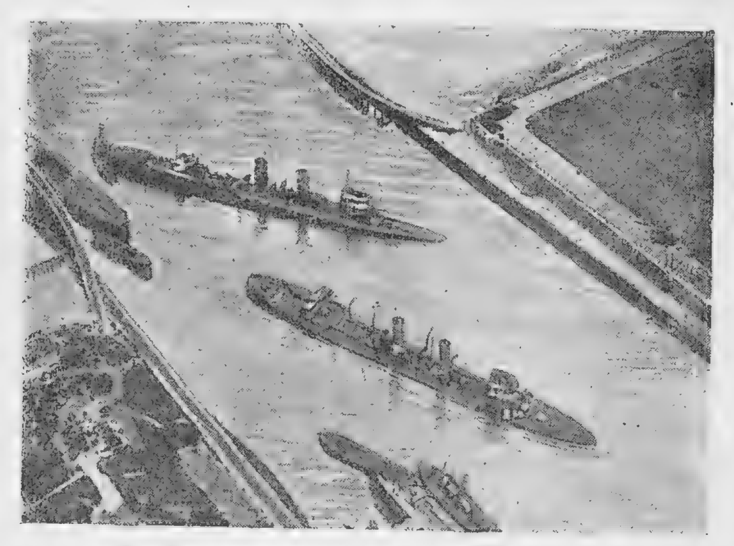


Рис. 20. „Интрепид" и „Айфиджения" после затопления.

с расчетом закрыть этот просвет. В это время канал окутался дымом и лейтенанту Билльярд-Лэку пришлось действовать почти на ощупь. Несколькими движениями вперед и назад он установил свой корабль под углом около 25° к направлению канала и, ткнувшись форштевнем в восточный берег канала, решил затопить корабль. Команда была вызвана наверх, после чего Лэк в 0 час. 45 мин. взорвал днище. Корабль пошел ко дну сразу. Верхняя палуба очутилась вровень с водой (рис. 20).

Из двух шлюпок «Айфиджении» одна была повреждена снарядом. Для спасения оставался только один гребной катер, на котором за два рейса и переправился весь экипаж «Айфиджении» на сторожевой катер «ML-282», находившийся вблизи в самом канале.

---

[1] Так говорят немецкие источники; таким образом, выходит, что „Тетис" обстреливался только батареей мола, а „Интрепид" прошел вообще никем не обстрелянный.

«ML-282» уже успел принять группу, спасшуюся с «Интрепида» на плотике, и стоял носом вверх по каналу. Поэтому ему пришлось выходить из канала задним ходом, буксируя гребной катер, которому был подан конец с носа. На «ML-282» оказалось 101 человек, спасенных с брандеров «Интрепид» и «Айфиджения». Обычно катеры этого типа принимали сорок, максимум пятьдесят человек и то уже с «небольшой давкой». Сто один человек, между которыми были раненые, должны были заполнить собою все помещения и каждый сантиметр палубы.



Рис. 21. Положение брандеров после затопления (аэро-фотоснимок): 1) „Тетис“ 2) „Айфиджения“ и 3) „Интрепид“

**Действия катеров по спасению экипажей брандеров.** Действия катеров «ML-282», «ML-526» по спасению экипажей брандеров заслуживают того, чтобы на них остановиться. Катерами командовали лейтенанты резерва Дип и Литльтон, которые были отобраны из большого числа охотников.

«ML-282» (лейтенант Дип) вошел прямо в канал и остановился между двумя затопленными брандерами. Германский пулемет открыл по нему сильный огонь с короткой дистанции, но это не помешало ему довести свое дело до конца. Удивительно, как уцелело это небольшое суденышко, переполненное людьми и так долго находившееся под огнем.

Приняв людей с брандеров и выйдя из канала, как уже говорилось, задним ходом, «ML-282» развернулся на чистой воде и пошел к выходу из гавани. Управляться приходилось при помощи машин, так как он получил повреждение рулевого привода. Чтобы избегнуть артиллерийского огня с мола, лейтенант Дип провел катер вплотную к нему; миновав маяк, он пошел на NW и вскоре встретился с флагманским миноносцем «Уорвик». Из экипажа «ML-282» был убит один офицер и двое матросов (из четырех). Остальные почти все имели ранения.

«ML-526» (лейтенант Литльтон) тоже вошел в канал вслед за «Интрепидом». Приняв часть экипажа «Интрепида», он пошел затем к «Тетис» и принял с этого брандера всех людей. Имея на борту 65 спасенных, лейтенант Литльтон доставил их в Дувр без всякой посторонней помощи своим ходом.

**Гибель «ML-110».** Третий катер, из состоявших при брандерах, «ML-110» постигла неудача: когда он огибал мол, в него попало три снаряда, очевидно, с батареи мола, которая (по немецким данным) тотчас после прохода брандеров утопила катер, приняв его за торпедный. Два офицера и три человека из состава команды были уби-

ты, еще двое—ранены. Оставшиеся же в живых спаслись на тузике и были подобраны катером «ML-308».

**Итоги спасения экипажей брандеров.** Таким образом, двумя катерами было спасено из-под самых неприятельских пушек 166 человек. Никто из состава экипажей брандеров не попал в плен.

**Оценка действий брандеров.** Технические и оперативные результаты заблокирования Зеебрюгге будут разобраны ниже. Что же

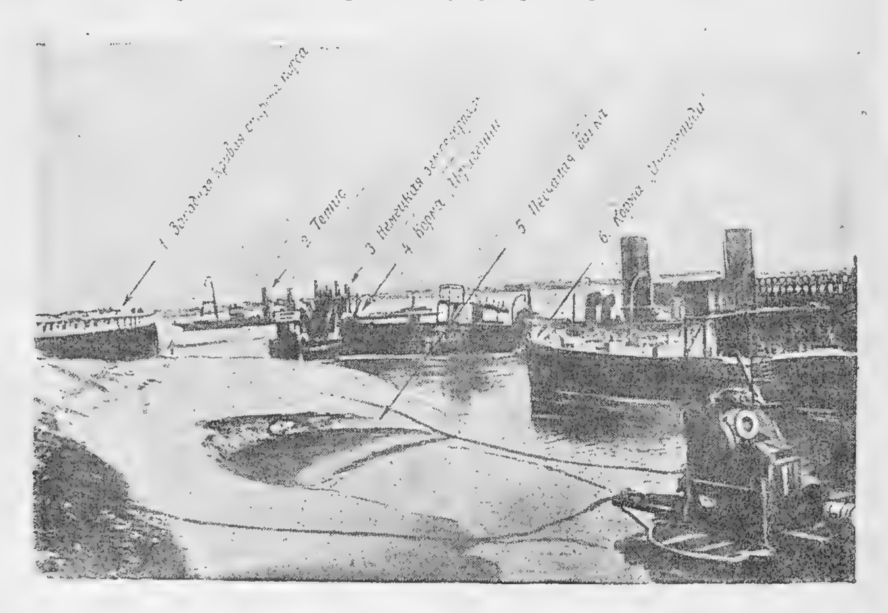



Рис. 22. Западная сторона канала и брандеры в сентябре 1918 г. (в малую воду).

касается выполнения брандерами возложенной на них задачи, то нужно признать, что они сделали все, что от них требовалось. Впервые в морской истории брандеры затопились в точно назначенном месте, обороняемом сильнейшей береговой артиллерией. Дымовые завесы и штурм мола облегчили им преодоление сопротивления противника, но не сняли этого сопротивления со счетов вовсе: немцы располагали для этого слишком большим количеством средств. Брандерам все-таки пришлось вступить в единоборство с грозным противником—береговыми батареями. И если два брандера почти не пострадали от огня, то это главным образом потому, что первый из брандеров—«Тетис»—отвлек огонь на себя.

## ГЛАВА IX

## ДЕЙСТВИЕ КАТЕРОВ И МИНОНОСЦЕВ

**Значение катеров в операции.** Катеры сторожевые, как их теперь называют (по тогдашнему, просто моторные), и торпедные (по английской терминологии 1918 г. — «прибрежные моторные»)

играли чрезвычайно важную роль в операции. Из предыдущего уже видно, как много разнообразных задач было возложено на катеры: постановка завес, помощь брандерам в ориентировке, спасение личного состава брандеров и других кораблей, торпедные атаки на корабли, стоящие в гавани Зеебрюгге, и, наконец, даже артиллерийский обстрел мола.

Как уже говорилось, в операции участвовало 87 катеров.

Значение действий катеров было для операции решающим: из предыдущего описания и из имеющихся немецких данных видно, что главный, самый грозный противник сил, выполнявших заблокирование Зеебрюгге и Остенде — береговая артиллерия, была действительным образом нейтрализована этими крохотными корабликами и не смогла помешать силам Кийса ворваться в охраняемые гавани. О действиях катеров уже говорилось при описании действий больших кораблей. Здесь необходимо добавить только некоторые детали.

Новым средством, главным носителем которого явились катеры, были без сомнения дымовые завесы.

**Постановка дымовых завес.** По прохождении эскадрой контрольной точки *«g»* требовалось поставить дымовые завесы. Они ставились: 1) между берегом и линией движения эскадры;

2) особо — перед фронтом батарей по обе стороны от Зеебрюгге;

3) перед гаванью Бланкенберге для противодействия выходу германских катеров;

4) вплотную у мола Зеебрюгге для ослепления пятиорудийной батареи на его оконечности;

5) перед фронтом батарей на участке по обе стороны от Остенде.

Первые четыре задачи выполняли 24 сторожевых катера и 8 торпедных. Пока дул благоприятный ветер, катеры без особого труда удачно справлялись со своим делом. Когда ветер переменился, им пришлось занимать для постановки завес положение, возможно более близкое к батареям противника, что они и выполняли, не понеся при этом больших потерь (за операцию погибло всего два катера). На этот же случай часть катеров была снабжена дымовыми буями.

**Действия торпедных катеров по постановке дымовых завес.** Торпедный катер «СМВ-16» был назначен ставить завесу у Бланкенберге. Из-за неисправности мотора и неуверенности в своем месте он шел за «Виндиктивом» вплоть до мола, который заметил лишь в метрах 30. Тогда он повернул в Бланкенберге, дал полный ход и быстро очутился у входа в гавань, где немедленно и был обстрелян 4-орудийной батареей. Тем не менее катер поставил свои дымовые буи непосредственно у входных дамб гавани и сменял их по мере надобности, оставаясь на месте до конца операции.

Командир флотилии торпедных катеров лейтенант Вельман лично отвечал за постановку завесы в наиболее ответственном месте — перед фронтом батареи мола. Он сам командовал катером «СМВ-23В» и вместе с двумя другими катерами ставил завесу у мола, проносясь под самыми дулами батареи. Несмотря на то, что

одного снаряда было достаточно для того, чтобы пустить такой катер ко дну, они остались невредимы.

**Торпедные и артиллерийские атаки торпедных катеров.** О действиях катеров «СМВ-5» и «СМВ-7», которые имели задачей торпедные атаки немецких кораблей в гавани Зеебрюгге, мы уже говорили. Следует только добавить, что «СМВ-7» имел еще вторую задачу— постановку дымовых завес. Приступив к ней, он налетел на неосвещенный буй и получил большую пробоину в носу, после чего решил большим ходом итти домой. Однако на траверзе Остенде у него стали моторы вследствие неисправности. Остановка грозила ему гибелью, так как пробоина только на ходу была над водой. Его спас один из эскадренных миноносцев, который взял его на буксир и доставил в Дувр. Другой атаковавший торпедами катер «СМВ-5» после атаки ушел из гавани на восток и принимал участие в постановке завес перед батареями к востоку от Зеебрюгге.

Катеры «СМВ-21В», «СМВ-25BD» и «СМВ-26В», обстреливавшие бомбометами авиабазу с дистанции около 50 *м*, получили много попаданий, а одному пришлось даже на некоторое время застопорить моторы в тот момент, когда он находился прямо против здания авиабазы.

Как уже говорилось выше, эта оригинальная артиллерийская атака была неудачна (по свидетельству английской официальной истории).

«СМВ-32А» ждал, пока брандеры не прошли мимо маяка, а затем бросился в гавань и пустил торпеду в пароход «Брюссель»,[1] стоявший у мола и служивший пловучей авиабазой. Взрыв торпеды был слышен, но результата из-за темноты разглядеть не удалось. Во время этой атаки катер находился под сильным пулеметным огнем.

**О действиях сторожевых катеров.** Сторожевыми катерами командовал кэптен Коллинз, находясь на борту катера «ML-558». Командирами катеров были офицеры «добровольного резерва» в чине до лейтенант-коммандера (капитан-лейтенанта) включительно. «ML-558» оказал ценную услугу брандерам, найдя мол и указав направление на него; он же указал путь к виадуку первому катеру, шедшему спасти людей с подводной лодки.

Катер «ML-424» был менее удачлив. Выскочив из завесы, он вскоре получил попадания; были убиты командир и два матроса, один человек был ранен. Вступивший в командование заместитель командира, увидев, что катер уже не боеспособен, решил его покинуть. Команда была пересажена на шлюпку, а катер подожжен. Люди со шлюпки были подобраны катером «ML-128».

О действиях катеров, состоявших при брандерах, уже говорилось выше. Трудно сказать, какие из катеров больше способствовали успеху операции — торпедные или сторожевые; во всяком случае последние, благодаря одному своему количеству, приобрели для операции не меньшее значение, чем первые.

---

[1] „Брюссель"— английский пароход, захваченный немцами; его капитан Фрайэтт был расстрелян ими за то, что в свое время пытался таранить напавшую на него немецкую подводную лодку.

Обращают на себя внимание сравнительно небольшие потери в катерах; два погибших катера из 87—это, конечно, немного. Надо принять во внимание, что многие из них действовали в зоне действительного артиллерийского и ружейно-пулеметного огня, приближаясь вплотную к неприятельским батареям, и что сами они и их моторы были в то время весьма далеки от совершенства.

**Действия эскадренных миноносцев.** Непосредственное участие в операции против гаваней принимало одиннадцать эскадренных миноносцев. (Остальные были использованы для дальнего охранения и для прикрытия мониторов).

На одном из этих одиннадцати миноносцев—«Уорвике» держал свой флаг вице-адмирал Кийс; вместе с ним находился командир флотилии миноносцев кэптен Томкинсон.

Для того, чтобы флагман мог беспрепятственно управлять всей операцией и оказать, если потребуется, помощь, эскадренный миноносец «Уорвик» не был связан выполнением каких-либо иных задач. Наиболее удачным для этого местом Кийс счел район вблизи оконечности Зеебрюггского мола, где и находился в течение всей операции. В этом же районе держались еще два миноносца — «Норс-Стар» и «Феби». На эту группу миноносцев была возложена задача охранять корабли ударной группы от торпедных атак германских кораблей и помогать катерам в постановке дымовых завес. Перед самым подходом к молу «Уорвик», «Норс-Стар» и «Феби», шедшие в голове всех сил, убавили ход и пропустили вперед «Виндиктив», а затем образовали дозор. Они неоднократно попадали под огонь батареи мола. Вскоре «Феби» и «Норс-Стар» в темноте и дыму оторвались от «Уорвик», а затем и друг от друга.

«Норс-Стар», оторвавшись, пошел на назначенный ему участок, но с трудом ориентировался в дыму. Увидев корабль, который был принят за неприятельский, он обменялся с ним безрезультатными торпедными выстрелами и тотчас же потерял его из виду.

В поисках мола он оказался почти у самого берега к востоку от мола. Положив руль на борт и отвернув по направлению к молу, «Норс-Стар» увидел впереди справа корабли, в которых узнал брандеры. Мол теперь был виден к северу, и «Норс-Стар» пустил торпеду по кораблю, замеченному у мола.

В этот же момент (по немецким данным — в 1 час 10 мин.) «Норс-Стар» был освещен прожекторами и взят под огонь последовательно батареями «Аугуста» (III-150 *мм*), «Фрейя» (IV—210 *мм*), «Канал» (IV — 88 *мм*), «Фридрихсорт» (IV — 170 *мм*) и, наконец, батареей мола на дистанции около 10 кабельтовых «Норс-Стар» пришел вплотную к маяку и выпустил еще три торпеды по кораблям у мола. Проходя маяк, он получил несколько попаданий в машинный и котельный отсеки, потерял ход и совершенно вышел из строя.

Эскадренный миноносец «Феби», отделившись в дыму от товарищей, нес дозорную службу в районе маяка, согласно полученным приказаниям. Вскоре он встретил паровой катер с людьми, спасенными с подводной лодки «С-3». Так как часть их нуждалась в меди-

цинской помощи, то он принял раненых к себе и продолжал оставаться в дозоре.

Затем с «Феби» увидели «Норс-Стар» в тяжелом положении — без движения, освещенный прожекторами и поражаемый неприятельской артиллерией. «Феби» немедля бросился на помощь. Поставив завесу, укрывшую «Норс-Стар» от батарей, «Феби» подошел к нему вплотную и подал ему буксир. Но буксир лопнул, завесу отнесло ветром, оба корабля попали под сильнейший огонь неприятеля и стали получать попадание за попаданием. Снова был подан буксир, но и на этот раз неудачно: буксир был перебит разрывом снаряда. В довершение бед на «Феби» осколком снаряда открыло клапан сирены, воздух огласился пронзительным воем, помогая противнику определить, где находится корабль. Командир «Феби» попробовал вытолкнуть «Норс-Стар» собственным форштевнем, но и это не удалось. Оставалось только снять с «Норс-Стар» экипаж и пустить корабль ко дну, чтобы он не попал в руки неприятеля. «Феби» еще раз поставил завесу и спустил свои шлюпки. Командир «Норс-Стар» отдал приказ покинуть корабль, и экипаж перешел на шлюпки и спасательные плотики. Одна шлюпка опрокинулась, но остальные добрались до «Феби». Вельбот последнего сделал несколько рейсов, снимая команду «Норс-Стар».

Однако командир «Феби» не оставил надежды. Еще раз поставив завесу, он подошел к борту «Норс-Стар», на котором оставался еще командир корабля и несколько человек команды, подававшие концы на «Феби». Но «Норс-Стар», непрерывно поражаемый снарядами противника, получил в это время опасный крен. Тогда решено было отставить попытки отбуксировать «Норс-Стар», и его командир с остатками команды перешли на «Феби». «Феби» снова отошел от «Норс-Стар», но и на этот раз не окончательно: на «Норс-Стар» увидели еще одного оставшегося человека. Еще раз вернулся «Феби» к борту погибающего корабля и снял оставшегося. Попытка утопить торпедой «Норс-Стар», все еще остававшийся на плову, не увенчалась успехом, так как, отойдя немного, «Феби» тотчас же потерял его из виду.

**45 минут под обстрелом 20 орудий.** Сорок пять минут продолжалась борьба за спасение «Норс-Стар» на расстоянии прямого выстрела от германских батарей. 20 орудий до 210-*мм* калибра включительно вели огонь по миноносцам; «Феби» получил ряд повреждений, но остался цел. Немецкие источники говорят о том, что батареи утопили какой-то второй корабль, кроме «Норс-Стар». Возможно, что исчезновение «Феби» в дыму они сочли за его гибель. Этот эпизод показывает, как трудно организовать огонь береговых батарей в ночных условиях, когда цели внезапно то появляются из дымовых завес, то скрываются в них. Снова, как много раз за эту ночь, дымовые завесы показали свое значение в бою.

Остальные 8 миноносцев: «Уайрлвинд», «Майнгс», «Трайдент», «Мансфильд», «Велокс», «Моррис», «Мурсом» и «Мельпомин» находились в дозоре к северу от Зеебрюгге без особых случаев.

**Действия остальных миноносцев.** Действия остальных миноносцев были таковы:

Миноносцы «Трайдент» и «Мансфильд» (группа «М») прикрывали западную группу катеров-дымзавесчиков.

Группа «F» — «Уайрлвинд» и «Майнгс» и группа «R» — «Велокс», «Моррис», «Мурсом» и «Мельпомин» прикрывали восточную группу катеров-завесчиков. Группа «Х» — «Темпсон» и «Тетрарк» осуществляли охранение брандеров «Бриллиант» и «Сайриус» на пути к Остенде.

Все они выполняли свои задачи без особых случаев.

**Итоги торпедных атак.** Английскими кораблями было выпущено всего 8 торпед по разным целям; пять торпед выпустил эсминец «Норс-Стар» и по одной — катеры «СМВ-5», «СМВ-7» и «СМВ-32А».

В боевые корабли попаданий не было.

Одной из торпед была утоплена землечерпалка. Дистанции, с которых производилась стрельба, не превышали 2 - 3 кабельтовых. Причиной малоуспешности, кроме плохих условий видимости, могло быть мелководье, почему некоторые торпеды, возможно, зарывались в грунт.

ГЛАВА X

## ОКОНЧАНИЕ БОЯ И СВЕРТЫВАНИЕ ЗЕЕБРЮГГСКОЙ ГРУППЫ

**Решение об отходе.** По плану десантные части, находившиеся на молу, должны были получить предупреждение за 20 мин. до отхода «Виндиктива» от мола. Условным сигналом отбоя должны были служить чередующиеся длинные и короткие гудки сирены или раскачивание луча прожектора. В случае отказа всех средств должны были быть посланы ординарцы. Вопрос об окончании атаки и свертывании встал на очередь около 0 час. 50 мин., т. е. через 45 мин. после подхода «Виндиктива» к молу.

Положение, как оно представлялось в это время с «Виндиктива», было таково: брандеры прошли в гавань; виадук взорван; внимание и огонь батарей привлечены штурмом мола. [1] Отсюда следовало, что сторожевым катерам, возможно, уже удалось снять экипажи брандеров и вывезти их из гавани.

Во всяком случае в следующие 20 мин. вопрос о спасении экипажей должен был решиться в ту или другую сторону.

Согласно плану, предельный срок окончания атаки истекал в 1 час. 20 мин. Значит сигнал об окончании надо было дать не позднее 1 часа. Следовательно, вопрос шел о десяти минутах. Из задач, возложенных на десант, не была выполнена лишь второстепенная задача — подрыв сооружений на молу. Вместе с тем, «Виндиктив», стоя у мола, получал все новые и новые попадания снарядов, сопровождавшиеся большими потерями в людях.

---

[1] Как уже известно читателю, это было не совсем так: внимание батареи возможно и было привлечено к молу, но огонь—далеко нет. А о миноносцах, стоявших у мола и действительно направивших внимание на отражение атаки на мол, английские источники в данном случае почему-то не упоминают, хотя этто факт играл очень большую роль в проходе брандеров и спасении их экипажей.

В виду того, что кошки закрепить не удалось, судьба десанта, находившегося на молу, всецело зависела от участия «Дэффодила»: ни один из высадившихся не смог бы вернуться на «Виндиктив», если бы «Дэффодил» был выведен из строя. Приняв все это в расчет, командир «Виндиктива» решил, что так как главная задача десанта (обеспечение прохода брандеров) решена, то нет смысла дольше рисковать потерей всего десанта, и поэтому вскоре после 0 час. 50 мин. был отдан приказ о возвращении.

Ни сирены, ни прожекторов у «Виндиктива» в это время уже не существовало, и сигнал сиреной был дан с «Дэффодила».

**Отбой.** Десантные части начали возвращаться (по английским данным) почти немедленно. Отходя от мола, они несли тяжелые потери, особенно, когда бойцам десанта приходилось подниматься по штурмовым лестницам на парапет, неся снаряжение и своих раненых товарищей. Экипаж «Виндиктива» помогал вносить раненых по трапам, которые продолжали ходить ходуном .

Арьергард в составе 13 бойцов с одним офицером, прикрывавший отход с мола, не успел попасть на корабль и был взят в плен.

Через 15 мин. после подачи сигнала практически весь десант уже вернулся и возвращавшихся больше не было видно, но решено было выждать все 20 мин.

Якорный канат был уже расклепан и по первому приказанию мог быть высучен за борт. На «Дэффодил» был подан буксир.

В боевой рубке было тесно. Четверо раненых заползли в нее и, лежа там, скончались. Трое или четверо других лежало без сознания. Один из машинных телеграфов был сбит, но телефон остался цел. Компасы все расстроились, некоторое доверие внушал лишь компас в боевой рубке, точность которого, однако, вообще оставляла желать много лучшего ввиду сильного влияния окружающего металла.

От многочисленных сильных сотрясений, полученных кораблем, девиация всех компасов должна была сильно измениться. [1]

**Отход «Виндиктива».** В 1 час 11 мин. «Дэффодилу» было отдано приказание оттянуть нос «Виндиктива» от стенки; якорный канат был высучен. «Дэффодил» немедленно дал ход; буксир, поданный на него, обтянулся и сейчас же лопнул, но успел сослужить службу: нос «Виндиктива» покатился от стенки. «Полный ход вперед» — и «Виндиктив» оторвался от мола. С треском рухнули вниз сломавшиеся сходни, обломки их попали в левый винт и застопорили его на несколько секунд, после чего винт снова заработал, не получив сколько-нибудь серьезного повреждения.

**Выход из-под огня батареи.** Стоя у мола, «Виндиктив» был защищен высокой наружной стенкой от огня береговых батарей и кри-

---

[1] Влияло на девиацию компаса и еще одно особенное обстоятельство: „Несмотря на то, что я много сотен раз поучал молодых офицеров не помещать никакого железа в расстоянии меньше 5 фут. от компаса,—пишет Карпентер,—я оказался вынужден благодарить моего старшего помощника за его указание, что наличие такого большого количества стальных шлемов в боевой рубке—не рекомендуется".

визной этой стенки — от огня батареи мола. Но отойдя от мола, он неминуемо должен был подставить свой борт орудиям неприятеля. На этот случай «Виндиктив», «Айрис» и «Дэффодил» были снабжены дымоаппаратурой. Отвалив, «Виндиктив» немедленно поставил завесу.

Батарея мола после отхода английских кораблей открыла огонь по первому отвалившему — «Айрису» и причинила ему, как уже было сказано, тяжелые потери и повреждения. Зато «Виндиктив» и «Дэффодил» не были ею обстреляны.

«Виндиктив» уходил на северо-запад, развив наибольший ход. Пламя вырывалось из разбитых труб корабля и, казалось, что он объят пожаром. Ветер гнал завесу за ним, но впереди все можно было видеть.



Рис. 23. „Виндиктив" в Дувре после операции.

Немецкие батареи могли заметить только отблеск пламени, которое вырывалось из труб, освещая верхнюю часть завесы, и провожали «Виндиктив» сильным огнем. На корабле отмечали нерегулярные, но довольно частые вздрагивания, которые англичане приписывали разрывам падающих вблизи снарядов. Были ли в этот период попадания в корабль — никто из личного состава не заметил.

**Встреча «Виндиктива» с эскадренным миноносцем «Мурсом» и возвращение в Дувр.** Через 20 мин. справа по носу открылся освещенный бланкенбергский буй. «Виндиктив» лег на него, а затем — на курс отхода. Вскоре заметили силуэт какого-то корабля. Изготовили орудия, но корабль оказался эскадренным миноносцем «Мурсом». Так как все сигнальные средства на «Виндиктиве» были уничтожены, то пришлось обыкновенным карманным электрическим фо-

нариком передать на «Мурсом» приказание вести за собой «Виндиктив», ввиду ненадежности компасов последнего. До рассвета «Виндиктив» шел 17-узловым ходом.

По прибытии «Виндиктива» в Дувр оказалось, между прочим, что между боковым кранцем и выступом левого борта сидит большая глыба бетона — кусок мола, весом около полутонны. Этот оригинальный трофей был сдан в имперский музей войны.

**Возвращение остальных кораблей.** Кийс на «Уорвике» держался в течение операции вблизи от маяка. Он также несколько раз попадал под неприятельский огонь. Около часа ночи он пошел по направлению к «Виндиктиву» и увидел его уходящим.

Завеса, поставленная «Виндиктивом», помешала адмиралу войти с ним в связь, и он решил проследить за «Айрисом» и «Дэффодилом» на случай, если им потребуется помощь.

Вскоре после этого он встретил «ML-282» и принял с него людей, спасенных с брандеров, а также узнал от него, что «Айрис» и «Дэффодил» уже ушли. Затем он проводил несколько сторожевых катеров за пределы опасной зоны и, соединившись с другими кораблями в условленном рандеву, пошел в Дувр, чтобы сдать на берег раненых и организовать помощь раненым с других кораблей.

На рассвете «Уорвик» обогнал «Виндиктив», поднял ему сигнал «Weledone, Vindictive» (Хорошо сделано, «Виндиктив») и приказал эскадренному миноносцу «Мурсом» лидировать «Виндиктив» до Дувра.

«Дэффодил» удачно избежал серьезных повреждений, хотя и стоял у мола более часа, открыто держа «Виндиктив» у стенки. Он ушел от мола вслед за «Виндиктивом» в северном направлении, закрывшись собственной дымовой завесой.

«Айрис», как уже было упомянуто, принял на себя огонь германской батареи мола на отходе и спасся благодаря завесе, поставленной сторожевым катером «ML-558» и усиленной его собственной дымовой аппаратурой. К 14 час. 45 мин. 23 апреля он добрался до Дувра под своими машинами в сопровождении встреченных им ночью миноносцев.

Остальные корабли прибывали в Дувр с промежутками в течение всего дня 23 апреля.

**Аэрофотосъемка результатов заблокирования.** Свертывание экспедиции закончилось фотосъемкой гавани Зеебрюгге с воздуха. Облачность мешала произвести съемку до 14 час. 23 апреля, когда, наконец, удалось сфотографировать гавань Зеебрюгге и вход в канал в «окно» между облаками.

Снимки показали, что «Интрепид» лежал ближе к западной дамбе под острым углом к оси канала; от его форштевня до восточной дамбы оставалось 30—35 *м*. «Айфиджения» лежал под большим углом к направлению канала и просветы между его штевнями и стенками канала не превышали 18—20 *м*.

«Тетис» затонул у входа в канал ближе к его западной дамбе, оставляя бо́льшую часть входа открытой. Как могли повлиять затопленные брандеры на проходимость канала кораблями — сказать было еще трудно.

**Потери.** Операция стоила англичанам тяжелых потерь, особенно в личном составе. Из 1 780 человек (в том числе 82 человека командного состава), принимавших участие в заблокировании и штурме мола, было потеряно:

| | Убитых | Раненых | Пленных | Итого |
|---|---|---|---|---|
| Офицеров | 21 | 28 | 1 | 50 |
| Некомандного состава | 193 | 355 | 18 | 566 |
| Всего | 214 | 383 | 19 | 616 |

(По английским данным, пленных было только 2 человека и пропавших без вести — 36).

Таким образом, англичане потеряли почти 35% личного состава, непосредственно участвовавшего в операции.

Английские потери в корабельном составе были (не считая брандеров) один эскадренный миноносец «Норс-Стар» и два сторожевых катера «ML-424» и «ML-110».

Потери немцев таковы: [1]

| | Убитых | Раненых | Итого |
|---|---|---|---|
| В Остенде | 2 | 2 | 4 |
| На батарее мола Зеебрюгге | 2 | 2 | 4 |
| 2-я полуфлотилия эсминцев | 5 | 11 | 16 |
| 2-я полуфлотилия миноносцев | 1 | 1 | 2 |
| Всего | 10 | 16 | 26 |

— все некомандного состава .

Потерь в корабельном составе не было. Из пловучих средств потоплены землечерпалка (торпедой) и баржа бонового заграждения (артиллерийским огнем брандера «Тетис»).

ГЛАВА XI

## СОБЫТИЯ У ОСТЕНДЕ

**Действия мониторов и катеров. Подход брандеров.** Тогда же в 23 часа 05 мин. катеры начали ставить дымовую завесу мористее светящегося буя банки Строом.

В 23 часа 10 мин. мониторы начали бомбардировать батареи Остендского участка; к мониторам вскоре присоединилась англий-

[1] По немецким данным (К. Шульц—United States Naval Institute Proceedings. Iuly 1929 г., р. 583).

ская сухопутная артиллерия, занимавшая позиции в районе Дюнкерка. Германские береговые батареи «Пройссен», «Тирпитц» и «Дойчлянд» («Якобинессен») открыли ответный огонь по вспышкам залпов и с помощью звукометрического наблюдения Артиллерийская дуэль продолжалась до 1 часа 05 мин. Огонь обеих сторон был безрезультатен. Несколько английских снарядов упало в расположения германских береговых батарей, но вреда не причинили.

Брандеры «Бриллиант» и «Сайриус» в сопровождении эскадренных миноносцев «Тетрарк» и «Темпест», отделившись в точке «*g*» от остальной флотилии Кийса, легли курсом на буй банки Строом, установленный специально для их ориентировки, при подходе к Остенде.

**Брандеры на ложном курсе.** В соответствующий момент по счислению они буя не увидели. Так как корабли шли в дыму, не видя ничего вокруг, пересекая приливное течение, то ошибка в счислении была вполне возможна. Поэтому командиры их продержались на том же курсе еще две минуты и тогда увидели буй слева. Изменив курс, они оставили буй вправо и в 0 час. легли на курс, который должен был их привести ко входу в гавань Остенде. В 0 час. 15 м. корабли вышли из завесы, которую ветер нес им навстречу, и попали под жестокий огонь германских батарей.

**Неудача.** Командир «Бриллианта» вслед за тем увидел прямо по носу буруны прибоя и врезался в грунт, прежде чем успел застопорить машины. «Сайриус», сильно пострадавший от огня, почти тонущий и имевший повреждение рулевого привода, не успел отвернуть и ударил форштевнем в корму «Бриллианта». Попытки снять корабли с мели были безуспешны, в 0 час. 30 мин. подрывные заряды были взорваны, и экипажи сняты сторожевыми кораблями «ML-532», «ML-276» и «ML-283».

Только на следующий день англичане увидели, что буй был переставлен немцами на 1,2 мили на восток. «Бриллиант» и «Сайриус» оказались на берегу, в 500 *м* на восток от входа в гавань Остенде.

Таков был результат недостаточного внимания к навигационному обеспечению перехода.

Можно ли было избежать этой ошибки? На этот вопрос отвечает адм. Бэкон в своей книге «Дуврский патруль». Он сообщает, что в записке, оставленной им адм. Кийсу после сдачи командования Дуврским патрулем, напоминал о необходимости проверки буя и вообще многократного — тройного-четверного обеспечения точности плавания. Но проверкой места буя пренебрегли. Из других способов, указанных Бэконом, ни одним не воспользовались — а он предлагал четыре вида обеспечения, кроме счисления нормально ведущегося на корабле: первый—постановка буя уже в ночь операции сторожевыми кораблями способом «измерительной» проволоки [1] (tautwire gear) с помощью контрольных (секущих) створов на своей

---

[1] Бэкон. Цитир. труд, стр. 214.

территории (у Ост Дюнкерка); второй—постановка за кормой светящихся буев для получения кормового створа при пересечении струи приливного течения; третьим обеспечением он предлагал поиск входа моторным катерам (после постановки буя), который и должен был показать вход своим кораблям, и, наконец, четвертый вид обеспечения должны были осуществлять самолеты, сбрасывая осветительные бомбы.

В критических высказываниях Бэкона по поводу операции, правда, звучит довольно сильно нотка личной обиды. Он напирает на то, что «все это произошло из-за недостатка опыта» нового командира Дуврского патруля—но основания его критики все же достаточно убедительны.

«Несмотря на то, что мы патрулировали вблизи Остенде в продолжение почти трех лет, — пишет Бэкон, — в единственный нужный момент найти его не смогли». [1]

**Вторая попытка заблокирования Остенде.** Кийс хотел повторить попытку заблокирования Остенде уже 27 апреля, т. е. в течение того же периода, когда момент полного прилива приходится на темное время. Однако, погода испортилась, и операцию пришлось отложить. Обстановка осложнялась тем, что ночи становились все короче.

Первым удобным днем было 9 мая, когда момент полной воды в Остенде приходился в 23 часа 47 мин.

В операцию были назначены два брандера: один уже известный нам «Виндиктив», другой—старый крейсер «Сапфо» («Sappho»), того же типа, что и предыдущие пять брандеров. Кроме того, в ней участвовало: 18 эскадренных миноносцев (из них 3 французских), 2 миноносца, 5 больших мониторов и 3 малых, 30 сторожевых катеров, 10 торпедных катеров — всего 70 единиц.

На этот раз в навигационном обеспечении должно было участвовать 3 торпедных катера.

Катеры «СМВ-21» и «СМВ-22» должны были в сумерки стать на банке Строом и находиться там до смены катером «СМВ-12», а затем пойти и поставить светящийся буек между входными дамбами Остенде; «СМВ-12» должен был обозначить банку Строом. «СМВ-5» и «СМВ-22» должны были найти остовы брандеров «Бриллиант» и «Сайриус» и обозначить их место сжиганием красных фалшфейеров. «СМВ-23» должен был по требованию «Виндиктива» выпустить специальную осветительную ракету силою света в 1 миллион свечей для освещения входа в гавань; катеры «СМВ-25» и «СМВ-26» имели задачей конвоировать «Виндиктив», показать ему направление на дамбы и выпустить по ним торпеды (кроме того торпеды по дамбам должны были выпустить катеры «СМВ-24» и «СМВ-30»).

9 мая во второй половине дня ветер задул с севера. С наступлением темноты в Дюнкерке и Дувре начали сниматься назначенные в операцию корабли.

---

[1] Бэкон. Цитир. труд, стр. 214.

В это же время было получено известие о том, что немцы сняли все буи в районе Остенде. Эти сведения были подтверждены воздушной разведкой. Вскоре после выхода на брандере «Сапфо» произошло повреждение котлов, и ход его уменьшился до 6 узлов. Командовавший в операции коммодор Лайнс решил не упускать благоприятную погоду и продолжать операцию без него.

Германская береговая оборона не имела сведений о предстоящем повторении противником блокировочных операций, но оборона продолжала находиться в состоянии повышенной бдительности. На основе учета опыта 23 апреля были усилены батареи ближнего боя, предназначенные для охраны водного района.

Ночь на 10 мая была темная, но ясная, ветер дул на берег и немцы выставили перед Остенде и Зеебрюгге дозоры в составе двух миноносцев каждый.

В 0 час. 45 мин. началась бомбардировка берегов с мониторов. Одновременно германское командование получило донесения дозорных кораблей по радио о появлении противника и по всему району была пробита тревога. Мониторы вели огонь с дистанций 75—100 кабельтовых (14—18 *км*). К ним присоединились несколько тяжелых батарей сухопутной артиллерии из-за реки Изер.

Мониторы «Принс Юджин» и «Сэр Джон Мур», стоявшие на Вест-Дип, стреляли по батареям «Цецилия», «Безепер», «Антверпен» и «Аахен».

Мониторы «Эребус» и «Террор», стоя к N от банки Вендюйне, стреляли по батареям «Дейчлянд» («Якобинессен»), «Тирпитц» и «Гинденбург».

Затем с моря надвинулись облака дымовых завес, которые окутывали берег в продолжение всей операции.

Отыскивая «Бриллиант» и «Сайриус», катер «СМВ-22» встретил и атаковал немецкий миноносец, который, обстреляв катер, скрылся из виду на Ост. Около 1 часа 45 мин. выпустили торпеды по входным дамбам катера «СМВ-24» и «СМВ-30».

Английская официальная морская история замечает по поводу этой атаки:

«Весьма сомнительно только, достигли ли лихие атаки поставленной цели расшатать взрывами стоявшие на оконечности дамб укрепления или же возбудили особую бдительность неприятельских артиллеристов и способствовали этим устройству «Vindictiw'у» особенно жаркой встречи?». [1]

Дымовые завесы ставились двумя группами катеров к NO и SW от входа в гавань с расчетом оставить ворота для прохода «Виндиктива». Но NO-ую завесу снесло, и корабль попал в нее. 13 мин. он продержался на курсе, приводившем его в гавань, а затем, не видя ничего вокруг, его командир сделал несколько галсов курсами SW—NO, отыскивая вход. Это происходило уже в непосредственной близости от входа, так что один из сопровождавших «Виндиктив» тор-

---

[1] Ньюболт. Операции английского флота в мировую войну, т. V, Гвиз, Москва, 1937 г., стр. 363.

педных катеров—«СМВ-26» в 2 часа 12 мин. даже видел восточную дамбу и выпустил по ней торпеду.

Наконец, в 2 часа 25 мин. командир «Виндиктива» приказал катеру «СМВ-23» выпустить свою ракету (см. рис. 24).

В свете ракеты он увидел вход в одном кабельтове слева и повернул на него. Одновременно он попал под сосредоточенный огонь нескольких батарей и сразу получил много попаданий. Все надстройки на верхней палубе были исковерканы. Командир

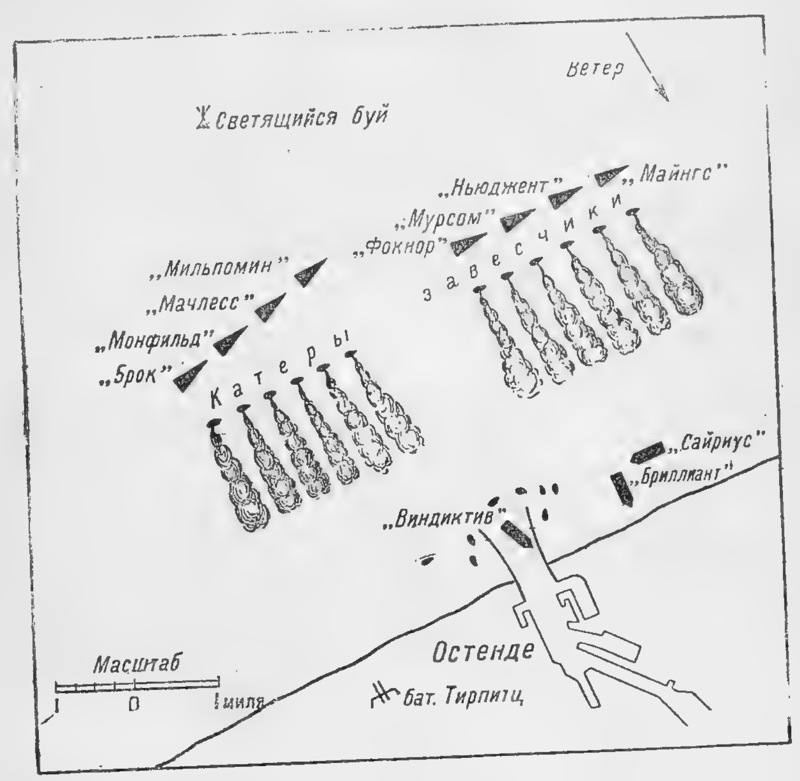



Рис. 24. Схема закупорки Остенде 10 мая 1918 г.—положение в 2 ч. 25 м.

«Виндиктива» Годсаль, выйдя из рубки, чтобы лучше осмотреться, был немедленно убит, штурман контужен, руль остался положенным лево на борт. Вступивший в командование лейтенант Крачлей не успел ничего предпринять, как корабль приткнулся носом к песчаной отмели у восточной дамбы. Попытки забросить корму машинами поперек фарватера не удались. Крачлей вызвал команду наверх и подорвал днище. Корабль лег под острым углом к оси канала, оставляя чистыми две трети его ширины. С большим трудом, получив несколько попаданий и понеся потери в личном составе, сторожевые катеры «ML-254» и «ML-276» подошли в «Виндиктиву» и сняли оставшихся в живых из его экипажа.

Около 3 час. 15 мин. Кийс и стоявшие на мостике офицеры миноносца «Уорвик» увидели слева сигналы бедствия, передаваемые фонарем. Это оказался «ML-254», полузатопленный и переполненный ранеными и умирающими. С миноносца организовали прием людей с катера, который затянулся до рассвета. Туман укрыл «Уорвик» от огня германских батарей; дав ход, он вскоре наскочил кормой на мину. Подошедший к нему миноносец «Уайравинд» взял его на буксир, а другой миноносец «Велокс» принял всех раненых. Туман продолжал способствовать благополучному свертыванию. В 7 час. был дан сигнал о сборе всех миноносцев к «Уорвику»; в 7 час. 45 мин. они присоединились к флагману. «ML-276» с другой частью спасенных с «Виндиктива» к 5 час. 30 мин. добрался до монитора «Принс Юджин».

Эта операция обошлась англичанам в 16 убитых (из них 4 офицера) и 31 раненого (из них 5 офицеров).[1] Три человека, оставшихся на «Виндиктиве», были взяты немцами в плен. Немцы потеряли 3 убитыми и 8 ранеными.[2]

Адмиралтейство утром 10 мая передало главнокомандующему Гранд-Флитом предварительные сведения о том, что «Виндиктив» затопился между дамбами, но фарватера не заградил. Однако английское правительственное сообщение об операции, врученное представителям печати помощником главного военного цензора, в 10 час. 45 мин. гласило следующее:

«. . . Операция, предпринятая для заблокирования Зеебрюгге и Остенде, успешно закончилась в прошлую ночь. Старый крейсер « Vindictive » затоплен между дамбами поперек прохода в Остендскую гавань».[3]

Чем объясняется неудача операции 9—10 мая 1918 г.? Крупную роль сыграло все еще недостаточное навигационное обеспечение; командира «Виндиктива» можно было и следовало освободить от блуждания в дыму перед входом в гавань.

Непонятно, например, почему не была в эту, повидимому, ясную (по немецким сведениям) ночь использована авиация, которая могла бы осветительными бомбами создать фон позади береговых построек, осветить вход и вместе с тем связать бомбардировкой береговые батареи.

Но была и другая существенная причина неудачи. «Виндиктив» был застигнут сильным огнем всего в одном кабельтове от входа в канал.[4] Хотя английская «Официальная история» говорит о превращении его надстроек в «груду железного лома», но жизненные его части, видимо, остались нетронутыми. Значит даже противодействие батарей не сыграло решающей роли. Решающую роль, судя по описанию, сыграл другой момент: когда был убит, выйдя из рубки, кэптен Годсаль, . . . «в рубке не оставалось никого,

---

[1] Донесение коммодора Лайнса „Ostend and Zeebrugge April 23, May 10, 1918; The Dispatches", p. 198.

[2] К. Шульц. United States N. I. Proceedings Iuly, 1929, p. 585.

[3] Ньюболт. Операции англ. флота, т. I, Гвиз, 1937 г., стр. 369.

[4] Значит, даже несмотря на недостаточное навигационное обеспечение, „Виндиктив" дошел до назначенного места.

кто бы мог в нужную минуту отдать необходимые приказания рулевому. Руль остался положенным влево», — говорит официальная история. В этом разгадка: трудно судить, насколько необходимо было Годсалю выходить из боевой рубки, которая, повидимому, осталась цела — ее 229-*мм* броня пробита не была; но во всяком случае, непрерывность управления кораблем оказалась обеспеченной недостаточно. Если бы была предусмотрена достаточно быстрая смена постов управления или замещение выбывшего из строя командира, то «Виндиктив» мог бы затопиться как следует.[1]

Опыт операции 9 мая 1918 г. говорит о том, что даже в таких трудных условиях как в Остенде есть возможность брандеру достигнуть места затопления или вообще ворваться в гавань противника.

ГЛАВА XII

## РЕЗУЛЬТАТЫ ОПЕРАЦИИ

Каковы же были результаты операции 22—23 апреля 1918 г. и ее продолжения 9—10 мая? Что удалось сделать англичанам? В какой мере они достигли стоявших перед ними оперативных и стратегических целей?

Как известно, целью операции было затруднить деятельность германских подводных лодок и уменьшить потери Антанты от подводной войны.

**Технический результат операции.** Разберем сперва результат заблокирования с технической точки зрения.

Англичане склонны были считать, что канал Зеебрюгге — Брюгге заблокирован капитально. Действительно, корабли затопились в назначенных местах. Правда, ни один из них не затопился в самом шлюзе, но, известно, что английское командование считало более важным затопить два корабля, не доходя до шлюза. Некоторые авторы описаний Зеебрюггской операции считают, что таранный удар по батопорту или просто затопление брандера в воротах шлюза заградили бы канал гораздо основательнее. Нам думается, что дальнейший ход событий подтверждает это мнение. Англичане не могли не признавать этого, но они опасались, что лежащий в воротах корабль немцам будет легче убрать. События показали, что даже, если это и так, то все же проход был бы очищен гораздо позже, чем на следующий день, как это было в действительности.

Меры, принятые англичанами против уборки брандеров, оказались вполне действенными: ни один из брандеров не был ни на фут сдвинут с своего места. Лишь в январе 1921 г., т. е. через два с четвертью года после окончания войны, последний из трех брандеров был убран с фарватера и больше не мешал движению.

[1] Узнав о неудаче операции, Кийс просил разрешения подготовить третью экспедицию и использовать на этот раз в качестве брандера старый линейный корабль „Swiftsure“.

Окончательная же очистка гавани потребовала еще немало усилий, времени и денег, правда, уже не от немцев, а от союзников.

Англичане имели также сведения, что утром 23 апреля германские подводные лодки получили предупреждение: «Зеебрюгге заблокирован, возвращаться следует в Остенде». Возможно, что это было и так.

24 апреля три германские подводные лодки вышли через Остенде. Но в тот же день Зеебрюггским каналом прошли в высокую воду, минуя брандеры, миноносцы «А-43»и «А-30», а 25 апреля вышла из Зеебрюгге подводная лодка «UB-16», после чего дальнейшие выходы подлодок происходили нормальным порядком, правда, только во время прилива.

Немцы немедленно принялись за прокладку фарватера в обход ахтерштевней брандеров вдоль западной дамбы. Работало 3 землечерпалки. Помогало течение, которое промывало грунт; кроме того, было удалено два бетонных массива западной дамбы. К 15 мая (по немецким данным) был уже готов фарватер глубиною 3,5 *м* в малую воду, которым беспрепятственно могли выходить и миноносцы и подводные лодки.

Но большего, как предсказывал Бэкон (см. стр. 10) и нельзя было ожидать.

Двукратная попытка закупорить Остенде, как известно, закончилась полной неудачей.

**Влияние операции на деятельность фландрских подводных лодок.** Очень скоро англичанам пришлось констатировать, что операция заблокирования фландрских баз никаких изменений в ведении подводной войны немцами не вызвала. Попрежнему выходило и возвращалось в день в среднем 2 лодки. Так, с 24 по 30 апреля вышло в море и вернулось во фландрские порты 11 лодок. За май месяц произошло 56 выходов и возвращений подводных лодок во фландрские порты.

В июне движение фландрских лодок ослабло до 33 выходов и возвращений, но можно ли было приписать это уменьшение результатам операции? Со времени заблокирования ведь прошло уже больше месяца; почему ее результат не сказался раньше? Оказывается, что это ослабление имело место лишь в первую очередь потому, что число лодок, базировавшихся на Фландрию, было как раз в июне значительно сокращено, что вызвано было, очевидно, суммой причин, которые ухудшили условия базирования на фландрские порты. Сюда относится увеличение трудности форсирования Дуврского барража, о котором доносили командиры германских лодок, возраставшая угроза фландрским портам с воздуха [1] и, наконец, повреждение Зеебрюггского шлюза бомбардировкой 9 июня.

Таким образом, прямое воздействие заблокирования Зеебрюгге на деятельность лодок было ничтожно; основная цель Зеебрюггской

---

[1] За 5 месяцев 1918 г. на Брюгге, Зеебрюгге и Остенде было сброшено свыше чем по 2000 бомб. В среднем на каждый из этих пунктов в 1918 г. сбрасывалось 4 тонны бомб в день.

операции — ослабление деятельности подводных лодок — достигнута заблокированием не была. Из второстепенных целей — нанесение немцам потерь в корабельном составе также не удалось; нанесение ущерба молу и гавани Зеебрюгге, как базе, было достигнуто в небольшой мере путем взрыва виадука и затопления брандеров.

**Заблокирование Зеебрюгге и Дуврский барраж.** Английская официальная история приписывает заблокированию Зеебрюгге особый оперативный эффект, которого вначале от заблокирования не ожидали. Дело в том, что, несмотря на увеличение трудностей, которые причинял германским лодкам Дуврский барраж, немцы почему-то не возобновляли действий против него своими миноносцами. Между тем, они имели уже опыт семи удачных набегов. Последний из них был совершен 14 февраля 1918 г., после чего набеги больше не повторялись. Официальная история не находит этому факту иного объяснения, как то, что «Зеебрюгге перестало удовлетворять требованиям хорошей миноносной базы. Первое условие удачного набега — скрытность, быстрота выхода и быстрота возвращения — стало в Зеебрюгге невозможно».[1] Нельзя сказать, чтобы это объяснение было вполне убедительно. Конечно, в результате затопления брандеров и взрыва виадука гавань и канал Зеебрюгге сделались менее удобными. Однако, германским миноносцам достаточно было уйти под защиту береговых батарей, чтобы скрыться от преследования англичан. Им даже невыгодно было втягиваться в канал Зеебрюгге — Брюгге, принимая во внимание возросшую опасность с воздуха.

Значит быстрота сосредоточения и свертывания изменилась от заблокирования мало.

Карпентер, например, даже наоборот, относит к числу оперативных достижений то обстоятельство, что после операции немцы усилили фландрские базы новейшими миноносцами и, следовательно, соответственно ослабили главные силы.

Так что не в трудностях, созданных заблокированием для базирования германских миноносцев, здесь дело. Скорее здесь действовала все та же цепь причин, о которых мы уже упоминали и которые «испортили» фландрские базы. Лодки по этим причинам стали меньше ходить Дуврским проливом, а поэтому набеговые действия утратили свое значение.

**Морально-политический момент.** Была еще одна цель, которую имело в виду английское командование: обработка общественного мнения Англии и остальных государств Антанты. Этой обработкой предполагалось побудить народные массы к дальнейшим жертвам в империалистической войне, чтобы хоть чем-нибудь отвлечь их внимание от беспрерывных кровавых поражений.

В самом деле, операция совпала с тяжелыми временами для буржуазных правительств Антанты: на западном фронте шло большое германское наступление. Под натиском противника фронт со-

[1] Ньюболт, „Операции англ. флота“, т. V, Гвиз, 1937 г., стр. 370.

юзников трещал. Британская армия терпела поражение за поражением и откатывалась на десятки километров. В чисто военном отношении повторялись грозные дни 1914 г. Но теперь дело осложнялось тем, что внутренне-политическое положение стран Антанты было напряжено до крайности.

Уже в конце 1916 г. усталость и озлобление масс воюющих стран стали внушать буржуазии серьезнейшие опасения. На крупных военных заводах начали вспыхивать забастовки сначала во Франции, а затем и в Англии. За ними следовали восстания французских солдат, подавлявшиеся с исключительной жестокостью. Уже в 1917 г. В. И. Ленин писал:

«Революционная ситуация в Европе налицо. Налицо величайшее недовольство, брожение и озлобление масс.» [1]

Огромный толчок массовому революционному движению на Западе дала Великая Октябрьская Социалистическая Революция. И вот, когда, по выражению английской официальной истории, «национальная тревога достигла своего апогея», когда, прибавим, перед правительством Антанты встала реальная угроза не только военного поражения, но и того, что массы пойдут по пути революционного выхода из империалистической войны, в это время страну оповестили, что «морские силы дважды проникали в казавшиеся неприступными районы и заблокировали два укрепленных порта».

Буржуазная пресса стран Антанты не ленилась в эксплоатации этого, купленного дорогою кровью, по сути дела, мнимого успеха в целях пропаганды империалистической войны.

«Для того, чтобы вполне оценить то впечатление, которое произвел на массы успех нападения адмирала Кийса, — пишет историограф, — надо просмотреть газеты того времени и в особенности дешевые издания, наиболее популярные в широких кругах населения». [2]

Факт бессовестного обмана народных масс английский буржуазный официальный историк признает, но считает его вполне извинительным:

«Это неправильное сообщение возбудило гордость и триумф не только среди англичан: оно, подобно пожару, передалось из страны в страну, с континента на континент . . .» [3]

И даже адм. Бэкон, критикуя промахи в операции, находит необходимым по этому поводу заметить: «Неизвестно, как далеко распространился бы этот пожар, если бы была сказана холодная истина». Сам он, впрочем, тоже считал, что «Закупорка не имела практического значения, но доставила бы удовольствие Адмиралтейству и открыла бы широкое поле для деятельности прессы, а это в свою очередь подбодрило бы нацию». [4]

Так или иначе, но правительства Антанты пытались на этом поднять свой престиж. Зеебрюгге было и еще до сих пор осталось

---

[1] В. И. Ленин. Соч. т. XIX, стр. 385.
[2] Ньюболт. Цитир. труд, стр. 372.
[3] H. Newbolt. Naval operations. Vol. V. 1931 г., стр. 277.
[4] Р. Бэкон. Дуврский патруль, Гвиз, 1937 г., стр. 218.

предметом самой широкой рекламы со стороны английского правительства.

**Тактические поучения Зеебрюггской операции.** При всем том нельзя, конечно, отрицать, что Зеебрюггская операция является одной из самых блестящих по тактическому замыслу и выполнению закупорочных операций. Несомненно также, что бойцы и ряд командиров английского флота проявили в этом бою большую храбрость. И, хотя операция цели не достигла, проведение ее богато примерами, которые заслуживают самого внимательного изучения.

Наиболее важной положительной стороной боев у Зеебрюгге и Остенде является широкое и смелое использование новых для войны на море боевых средств — дымовых завес и катеров и организация взаимодействия ряда согласованных между собою атак. Как мы уже отмечали, останавливаясь на отдельных эпизодах боя, дымовые завесы показали себя серьезнейшим оружием. Именно они больше всего приблизили к успеху действия брандеров и группы кораблей, штурмовавших мол.

Катеры также завоевали себе место в морских сражениях. Они оказались способными действовать в таких условиях, в которых не могли бы действовать более крупные корабли: вплотную у неприятельских батарей, у входов в гавани и т. п., понеся при этом ничтожные потери.

Нужно, конечно, учитывать, что их задача была значительно облегчена пассивным характером немецкой обороны: несколько немецких миноносцев в море, вероятно, значительно изменили бы цифру потерь в катерах.

Набег на Кронштадт 18 августа 1919 г. обошелся англичанам уже в 43% от участвовавшего в нем числа катеров (погибло 3 из 7), благодаря удачным действиям советского дозорного миноносца «Гавриил». Но это лишь говорит о необходимости соответственно обеспечивать действия катеров.

Самый штурм мола, несмотря на недочеты его выполнения, оказался смелым и правильным решением задачи отвлечь внимание противника и сковать его с тем, чтобы вернее нанести удар для достижения оперативной цели боя.

Недостатком проведения штурма мола явился, во-первых, чисто технический просчет в выборе средств и способа высадки. Этот просчет привел к тому, что сходни «Виндиктива» не обеспечили быстроты высаживания, а штурмовые лестницы «Айриса» и все вообще приспособления для швартовки в нужный момент вовсе отказали. Сюда же нужно добавить недостаточную проработку вопроса о месте швартовки; возможность ошибки при подходе в темноте к молу была очевидна, а о том, как ее исправить — не подумали. Немцы считают, что высадка на мол была спланирована в расчете на счастье и основывалась на недооценке противника. Это, конечно, преувеличено, но следует признать, что успех высадки был обеспечен недостаточно, в частности, не было уделено должного внимания нейтрализации огня батарей мола. Одно только появление двух кораблей обеспечило бы одному из них сравнительно

спокойный подход, что наглядно проиллюстрировано в ту же ночь эпизодом с брандерами, два из которых совсем не пострадали от огня батареи мола.

Подрыв виадука был спланирован, обеспечен и выполнен хорошо.

Сомнительной является роль, которую сыграла «артиллерийская подготовка» — бомбардировка батарей мониторами. Немецкие источники очень напирают на то, что эта бомбардировка только освободила командование Фландрского укрепленного района от необходимости объявлять тревогу. С этим можно согласиться.

Трудно достигнуть удовлетворительных результатов огнем ночью с моря без корректировки по невидимым батареям.

Весьма поучительными являются итоги обороны. Нужно сказать, что германская береговая артиллерия имела успех только у Остенде. В отражении штурма мола береговая артиллерия почти совсем не участвовала (если не считать нескольких залпов, сделанных по «Виндиктиву» батареей мола, и огня 37-*мм* зенитного взвода); дело в пользу немцев решил случай и инициатива командира миноносца «V-69», а не организация и управление; единственное орудие, обстреливавшее «Виндиктив» во время его стоянки у мола, принадлежало этому миноносцу. Немцы, видимо, осознали это, и после 23 апреля усилили свои батареи охраны водного района (ближнего боя). Что же касается хваленой германской организации, то она в данном случае оказалась крайне примитивной, а оборона, стоящей на низком тактическом уровне. Немцы, по сути дела, не отражали, а отбивались от атак англичан.

Не вполне убедительно приведенное выше мнение немцев о ненужности корабельного дозора при плохой видимости. Мы уже отметили, что немцы не очень твердо держались этого взгляда, якобы основанного на долголетнем военном опыте; после Зеебрюггской операции они сочли за благо выставить дозор, по крайней мере, в ночь с 9 на 10 мая. То, что этот дозор небольшой, слабый, все же своевременно обнаружил противника, причем отнюдь не помешал при этом батареям расстрелять «Виндиктив» — также свидетельствует не в пользу приведенного воззрения на прибрежный дозор.

Оборона была чисто пассивной: никакого контрудара подготовлено не было. А ведь Карпентер на «Виндиктиве» не без оснований трепетал за судьбу десанта в случае, если бы его корабль был атакован с моря.

Дорога для брандеров от маяка до шлюза фактически была открыта. Миноносцы, стоявшие у мола, не использовали против брандеров ни прожекторов, ни торпед, ни, вероятно, артиллерии (хотя немецкие источники утверждают противное). Наконец, артиллерийский огонь в обороне организован не был: об этом говорит прорыв двух брандеров в Зеебрюгге почти не обстрелянными; об этом говорит пребывание двух английских миноносцев в течение 45 мин. на дистанции прямого выстрела от нескольких немецких батарей; все это свидетельствует

о том, что бесспорно нелегкая, но во всяком случае одна из важнейших задач охраны водного района решена у немцев не была. Батареи обрушивались на первую попавшуюся цель, оставляя без обстрела остальные.

Обращает на себя внимание огромная роль, которую сыграла пушка миноносца «V-69», единственная оказавшаяся в состоянии стрелять по «Виндиктиву». Без преувеличения можно утверждать, что именно эта пушка обратила высадку англичан на мол в кровавую неудачу: она привела к молчанию артиллерию боевого марса «Виндиктива» — единственное действительное средство, имевшееся у англичан для подавления германских огневых точек на молу; тем самым было обеспечено действие германских пулеметов по живой силе высаживающегося десанта.

Английские источники говорят о нескольких батареях, которые будто бы обстреливали «Виндиктив» во время его стоянки у мола. Карпентер пишет, что предположительно его обстреливали 305-*мм* батарея «Кайзер Вильгельм II» и 240-*мм* батарея «Гебен» (ее считали англичане на месте 170-*мм* батареи «Фридрихсорт»). Он даже одобряет немцев за то, что они не остановились перед возможным ущербом от своего огня своим же кораблям, сооружениям и людям.

На самом же деле немцы не пошли на такой риск; они не открыли огня береговыми батареями по «Виндиктиву», стоявшему в 75 *м* и ближе от германских кораблей и сооружений. «Виндиктив» был избит у мола одной 105-*мм* пушкой миноносца «V-69». Количество разрушений — вполне нормально: ведь «Виндиктив» стоял больше часа на расстоянии 75 *м* от стреляющей пушки. Если даже считать, что попаданий было только 50%, а скорострельность — только 3 выстрела в минуту, то и тогда «Виндиктив» должен был получить более 90 попаданий. Нужно думать, что он получил их меньше и что у этой пушки осталось время и на другие цели.

Навигационное обеспечение в данной операции заняло видное место в числе прочих видов обеспечения боевых действий, хотя все же не было доведено до нужного уровня. Был предложен ряд способов для обеспечения точности плавания, были применены катеры для ориентировки. Несомненно, что с развитием применения дымовых завес, с увеличением значения ночных действий место навигационного обеспечения в системе боевой деятельности флотов должно будет возрасти еще больше.

Заслуживает большого внимания изучение вопросов **боевого управления** в Зеебрюггской операции. Перед **боевым управлением** стояла трудная задача подготовить и провести очень сложную операцию с применением новых средств борьбы и с участием огромного количества кораблей, обеспечив непрерывное взаимодействие многочисленных соединений и боевых единиц. Подготовка длилась больше четырех месяцев и, кроме вопросов, нормально свойственных подготовке к каждой операции, охватывала такие вопросы, как опыты с новыми боевыми средствами и даже усовершенствование последних.

Организация специальной лаборатории, в которой работало 60 человек над дымовыми завесами и над различными пиротехническими средствами (ракетами и пр.), является положительной чертой подготовки к Зеебрюггской операции, свидетельствует о ее размахе и глубине и поучительна, как показатель известного преодоления обычного консерватизма буржуазных военных кругов в отношении новой техники.

Для организации взаимодействия в трудных условиях ночного боя при широком применении дымовых завес англичане применили заслуживающий внимания метод расписания всех действий по времени. Гибкость управления в период развертывания должна была обеспечиваться путем установления контрольных точек, по прохождении которых соединениями и отдельными кораблями можно было проверить согласование отдельных атак между собою.

Однако, свойственная такому методу известная жесткость все же дала себя почувствовать в операции. В частности, ошибка в выборе места швартовки «Виндиктива» была последствием этой жесткости. Очевидно и в период нанесения главного удара нужно было обеспечить возможность регулировать согласование отдельных действий по времени; в приведенном частном случае надо было предусмотреть возможность несколько оттянуть момент подхода брандеров к молу; тогда над командиром «Виндиктива» не висел бы в такой мере Дамоклов меч расписания, и он имел бы 5—10 мин. на то, чтобы лучше осмотреться и выбрать лучшее место.

Управление боем десанта оказалось самым слабым местом операции. Части на молу действовали явно вразброд. Командиры бегали сами за подкреплениями и т. п. Эта дезорганизация была вызвана в значительной мере тем, что было допущено истребление командного состава десанта еще перед началом высадки, что являлось непростительной ошибкой.

О средствах связи и способах передачи донесений и приказаний в бою на высадке, видимо, подумали недостаточно. Разведка в этот период организована не была. Но следует признать, что и при наличии командиров и должной налаженной связи обстановка была бы исключительно трудна для управления; подтвердилось мнение о том, что ночной высадке свойственно перемешивание частей и дезорганизация управления, которые могут свести на-нет наступательный порыв войск.

Обеспечение скрытности подготовки и проведения операции являлось предметом большой заботы командования. Англичанам удалось достигнуть значительных успехов в этом отношении. До 12 апреля тайна операции была сохранена. Даже когда в руки германского командования попали документы с катера «СМВ-33», оно не могло полностью ориентироваться в целях предстоящей операции; об этом говорит тот факт, что встреча брандерам в гавани Зеебрюгге оказалась явно неподготовленной, почему и прошли два брандера.

Однако, эпизод с катером «СМВ-33» говорит о том, что не все необходимые меры сохранения тайны были приняты.

Случай с попыткой отдачи ложного приказания «Дэффодилу» отойти, что могло бы повлечь за собой катастрофу для десанта, убедительно свидетельствует о том, что со стороны командиров нужно критическое восприятие всяких устных приказаний, получаемых через посредников. Для этого каждый командир должен во всякий момент боя иметь личную оценку обстановки. Он должен, как требует наш временный Полевой устав РККА, знать и понимать свой маневр, знать, где находится и что делает противник. Отсюда — важность информации сверху и от соседей. В Зеебрюггской операции она организована не была. Кроме того, порядок отдачи боевых распоряжений должен быть заранее предусмотрен, чтобы не только сумасшедший (как предполагал Карпентер), но и предатель не мог вклиниться в систему управления.

В заключение несколько слов о закупорочной операции как таковой. Мы уже упоминали о том, что история до 1918 г. не знала успешных операций по заблокированию неприятельских баз. Разбор Зеебрюггско-Остендской эпопеи говорит о том, что она не знает их и до сих пор.

Возникает вопрос: можно ли вообще добиться успеха в подобных операциях? Не следует ли от них отказаться вовсе?

На этот вопрос можно ответить, лишь зная, какая конкретная цель ставится перед операцией.

Если речь идет о том, чтобы создать перед противником стену, которая одна сама по себе вывела бы из строя современную базу на долгий срок, — на несколько месяцев, то такая операция осуждена на неудачу.

Если же вопрос стоит о временной нейтрализации базы, о частичном снижении ее значения, то такая задача достижима, как это показывает и опыт разобранной операции. Этот опыт говорит о том, что тактика нашла пути и способы, как ворваться в неприятельскую гавань, обороняемую сильной береговой артиллерией, и как ее закупорить. То, что англичан постигла двойная неудача в Остенде и те недочеты, которые имели место при заблокировании Зеебрюгге, как показывает исследование, говорят лишь о допущенных просчетах, об ошибках, которых можно избежать, а не о том, что операция невозможна.

---

**ТАБЛИЦА**
тактических элементов кораблей, принимавших участие в Зеебрюггской операции

| Название | Год спуска | Водоизмещение тонн | Ход узлов | Артиллерия калибр | Торпедн. вооружение в *мм* | Бронирование в *мм* | Длина, ширина, углубл. в *м* | Экипаж чел. | Примечание |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **А. Английские корабли** | | | | | | | | | |
| 1. Крейсеры | | | | | | | | | |
| Vindictive . . . . . . . | 1887 | 5750 | 19 | 10—152 | 2—450 | пал. — 76<br>рубка—229 | 97,5<br>17,4<br>6,4 | 450 | |
| Brilliant, Sirius, Sappho, Intrepid, Iphigenia, Thetis . . . . . . . . | 1890—1891 | 3450 | 18 | 2—152<br>6—120<br>8—57 | 4—450<br>падв. | пал. — 50<br>рубка— 76 | 91,5<br>13,3<br>5,3 | 275 | Брандеры |
| 2. Мониторы | | | | | | | | | |
| Erebres, Terror . . . . . | 1916 | 7315 | 14,1 | 2—381<br>8—102<br>2—76 зен.<br>2—40 зен. | — | пал.—50/102<br>борт—102 | 123,4<br>26,8<br>3,4 | 300 | |
| Marshal Soult . . . . . | 1915 | 6502 | 6,6 | 2—381<br>8—102<br>2—76 зен. | — | пал.—50/76 | 108,3<br>27,7<br>3,1 | 228 | |
| Lord Clive Prince Eugene, General Craufurd, Sir Iohr Moore и др. . . . | 1915 | 5900 | 6,5 | 2—305<br>2—152<br>2—76<br>2—76 зен. | — | пал. — 50<br>рубка—150 | 97,5<br>26,6<br>3,05 | — | |
| M-15—M-28 . . . . . . | 1915 | 570 | 12 | 1—234<br>1—76<br>1—47 зен. | — | — | 51,8<br>9,5<br>1,4 | — | |
| 3. Лидеры | | | | | | | | | |
| Faulkner, Broke . . . . | 1915 | 1720 | 31,5 | 6—102 | 4—530 | — | 181 | — | |
| 4. Эскадренные миноносцы | | | | | | | | | |
| Тип „V“ и „W“ . . . . | 1917—1918 | 1300 | 34 | 4—102<br>1—76 зен. | 6—533 | — | 95,0<br>9,0<br>3,5 | 134 (110) | |
| 5. Торпедные катеры | | | | | | | | | |
| CMB—40-футовые . . . | — | 4,2 | 33,5 | 2—пулем. | 1—450 | — | 13,7<br>2,6<br>1,0 | 3 | 1 мотор 250 HP |
| CMB—55-футовые . . . | — | 11 | 41 | 2—пулем. | 2—450 | — | 18,3<br>3,4<br>1,0 | 5 | 2 мотора по 375 HP |
| 6. Сторожевые катеры | | | | | | | | | |
| ML . . . . . . . . . . | 1915 | 34—50 | 18—19 | 1—76 | — | — | 23—27<br>3,6<br>1,2 | 8—10 | 3 мотора по 250 HP |
| **Б. Германские корабли** | | | | | | | | | |
| Миноносцы | | | | | | | | | |
| V-67—V-84 . . . . . . | 1916 | 950 | 34 | 3—105 | 6—500 | — | 82,0<br>8,3<br>2,81 | | |
| AI—A-25 . . . . . . . | 1915 | 110 | 19 | 1— 50<br>1—пулем. | 2—450 | — | 41,6<br>4,6<br>1,26 | 28 | |
| A-26—A-49 . . . . . . | 1916 | 220 | 26 | 2— 88<br>1—пулем. | 1—450 | — | 50,1<br>5,3<br>1,83 | 32 | |
| Катеры | | | | | | | | | |
| Тип LMI . . . . . . . . | 1917 | — | 30 | — | — | — | — | 7 | 3 мотора Майбах по 210 HP |
| Тип LM5 (Эрц.) . . . . | 1917 | — | 30 | — | 1—450 | — | — | 7 | |

# ТАБЛИЦА

## состава сил, принимавших участие в операции 22—23 апреля 1918 г.

| Откуда выделены | Мониторы | Легкие крейсеры | Лидеры | Эск. миноносцы | Сторожевые катеры | Торпедные катеры | Корабли, базы, матки и т. п. | Брандеры | Подводные лодки | Тральщики | Паровой катер | Вспомогательные суда | Личный состав (кроме экипажей): командный | Личный состав (кроме экипажей): некомандный | Примечание |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| Гранд Флит | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 27 | 365 | |
| Гарвичский отряд: | | | | | | | | | | | | | | | |
| а) отряд прикрытия | — | 7 | 2 | 14 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| б) непосредств. участие в операции | — | — | 1 | 6 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| Дуврский патруль | 8 | 1 | 4 | 17 | 36 | 12 | — | — | — | 1 | — | — | — | — | |
| Портсмут | — | — | — | — | 10 | 12 | 2 | 1 | 2 | — | — | 1 | 9 | 41 | |
| Нор | — | — | — | — | 12 | — | 1 | 4 | — | — | 1 | — | 7 | 469 | |
| Плимут | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | 8 | |
| Австралийский флот | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 10 | |
| Французский флот | — | — | — | 8 | 4 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| Дуврская опытовая база | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 4 | 87 | |
| Артиллерия: корпуса морской пехоты | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | 58 | |
| Морская пехота | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 30 | 660 | |
| Всего: | 8 | 8 | 7 | 45 | 62 | 24 | 3 | 5 | 2 | 1 | 1 | 1 | 82 | 1698 | |

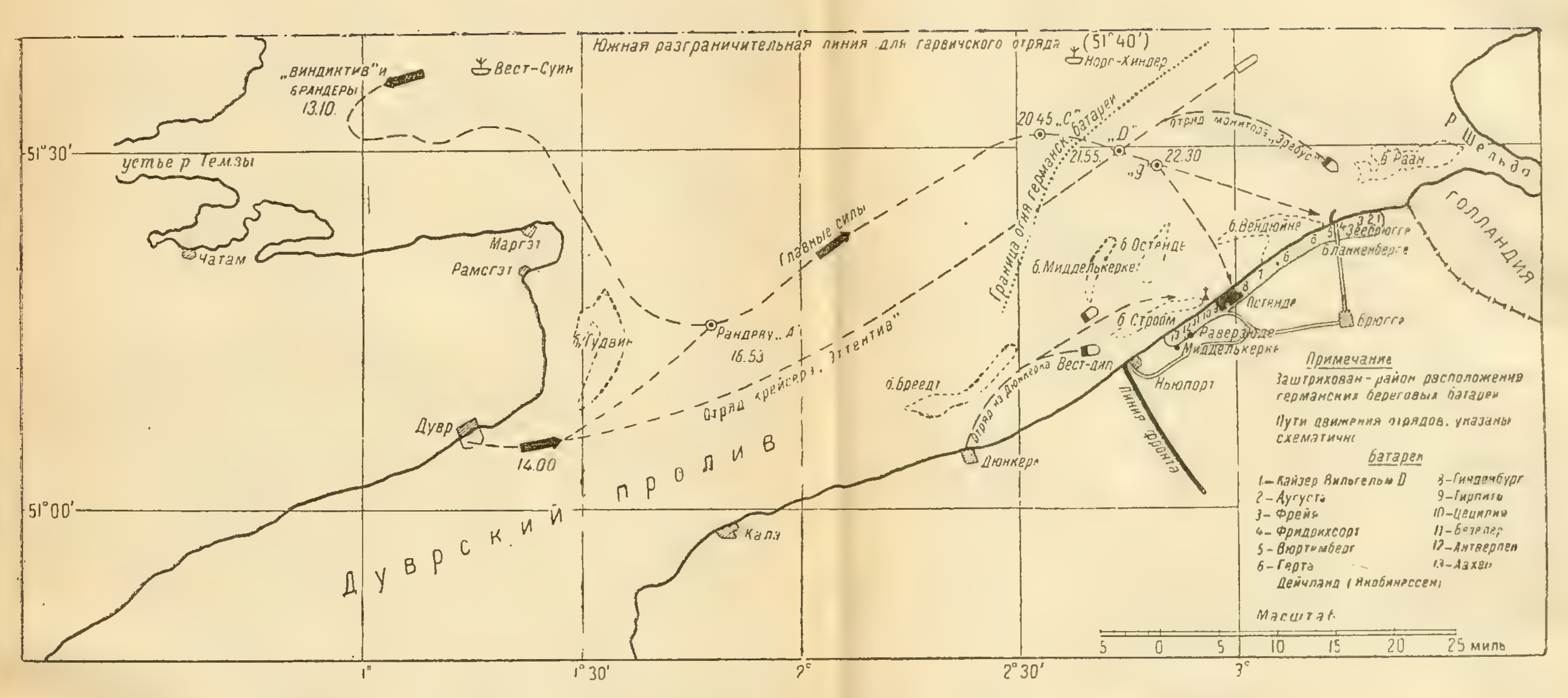



Рис. 25. Схема операции по заблокированию Остенде и Зеебрюгге (для I и II вариантов операции).

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Ostend and Zeebrugge. The Dispatches. Oxford University Press. 1919.

2. Carpenter A. The blocking of Zeebrugge. Herbert Jenkins. London. 1922.

3. Ньюболт. Операции английского флота в мировую войну. Том V. Перевод с англ. ГВИЗ. 1937. Изд. 2-е.

4. Бэкон, Р. Дуврский патруль. Перевод с англ. Воениздат, 1937.

5. Scheer. Deutschlands Hochseeflotte im Weltkriege. Berlin. 1920.

6. Frost H. H. The Attak on Zeebrugge. United States Naval Institute Proceedings. March. 1929.

7. Schultz K. The British Assault on the German Bases Ostend and Zeebrugge. United States Naval Institute Proceedings. Iuly 1929.

8. Кеппен П. Надводные корабли и их техника в войну 1914—1918 гг. Перевод с немецкого. Военгиз 1937 г.

9. Newbolt H. Naval operations. Vol. V, Longmans, Green and Co 1931.

10. P. Barjot — Histoire de la Guerre aero-maritime dans les Flandres en 1918.—Revue de l'armée de l'air № 77, 1935 г., стр. 1337.

## ОГЛАВЛЕНИЕ

Стр.



---

# ОПЕЧАТКИ

| Страница | Строка | Напечатано | Должно быть |
|---|---|---|---|
| 7 | 14 снизу | корабельными | кабельными |
| 82 | 2 сверху | участия | участи |
| 94 | 18 сверху | правительством | правительствами |

**П. Трайнин.**

2 р. 45 к.

